



مفاجآت فى أعالى الجوّ

تحرير
أ/ جلال عبد الفتاح
إشراف:
أ/ حمدى مصطفى

طباعة ونشر
المؤسسة العربية الحديثة
للطبع والنشر والتوزيع

مقدمة المحرر

يستعرض هذا الكتاب وقائع حقيقية، وأحداثًا صادقة حدثت بالفعل من واقع الحياة، ليس لها أى تفسير على الإطلاق ..

والهدف منها - بجانب التسلية والمعرفة ومتعة القراءة - فتح آفاق جديدة إلى عالم واقعى زاخر بالأحداث، يموج بالحركة، ويتفاعل بالتغيير. وأيضًا الاطلاع على تجارب الآخرين وأفكارهم فيما يعرض عليهم، وأساليبهم فى مواجهة محن الحياة، وتحريك روح المغامرة والاستكشاف والتساؤل والبحث عن المجهول، وتلمس النبع الصافى من الخيال المبدع الذى يتميز به الإنسان دون كل المخلوقات، واستدعاء كل المعانى الجميلة من التضحية والفروسية والنبالة والسمو، وإعلاء القيم الأصيلة التى تمثل جوهر الإنسان، وسبب وجوده على الأرض، وكيف يمكن للمرء أن يتصرف إذا ما صادفه موقف مشابه، أو حتى أن يقيَم سلوكيات الآخرين وأقوالهم بمعيار الإنصاف والشرف والجلال. فضلاً عن الكثير من المعلومات العلمية

أو النـادرة أو الغريبـة التـى يتضمنهـا نسـيج كـل حـدث أو موضوع ، بلا إقحام .

كما تشير على المرء ألا يلتصق كثيرًا بالماديات علـى حساب المعنويات ، فما لهذا خلق الإنسان .

أيضًا ترشده إلـى استكشافَ القواعـد أو القوانيـن التى تحـرك الحياة وتضبطهـا فـى كل مجـال ، لضرورة المواءمة والتكيّف والتغيير .. بمعنى آخـر ، إدخال المنهج العلمى فى مسار حياتنا وأسلوب تفكيرنا وتناولنا للأمور ، فالحياة ليست فوضى .

والقـاعدة الأساسيـة أن كل شـخص لابـد أن يُجابـه طوال حياته الكثير من الابتـلاءات والاختبارات ـ شـرهـا وخيرها ـ حتى يظهر أصالة معدنه وحقيقة ما بداخله .

كما أن عليه ألا يعتمد كثيرًا على حواسه فقط ، ففـى هذا العالم مـن الأحداث والمشكلات مـا لا يمكن التوصل إليها إلا بإحكام العقل ، أو حتى بالحدس أو بُعد النظر أونفاذ البصيرة .

٢٣ أكتوبر ١٩٩٩

مصر الجديدة

جلال عبد الفتاح

خطوة واحدة من الموت ..

بقلم : [سامويل شراينر]

كان يومًا رائعًا للطيران ، بسمائه الصافية ، ورياحه الخفيفة .

وفى الساعة الحادية عشرة قبل الظهيرة ، اندفع الطيار (جيمس توبن ـ James Tobin) بطائرته العسكرية ذات المحركين المروحيين من طراز (يو ـ ٢١ ـ U-21) فوق الممر الجوى ، وسرعان ما ارتفع فى الجو .

كـان (توبن) ومســاعده (روبرت بيرس ـ Robert Piers) وهمـا طيـاران مدنيـان يعمـلان لحسـاب طـيران الجيش الأمريكى ، وفى الثلاثينيات من العمر ـ يقومان بنقـل صناديق أسلحة من مطار (موريستاون) الحربى فـى ولاية (نيو جيرسى) ، إلى قاعدة (إبردين) الجوية فـى ولاية (ميريلاند) .

كانت الرحلة روتينية ، تستغرق حوالى خمسين دقيقـة ، ولكنـه كـان اليـوم الأول لـ (توبـن) فى عمـله الجديد ،



كانت الرحلة رائعة فى بدايتها مع رياح خفيفة

كما أنه كان أول طيران له برفقة مساعده (بيرس) وبالنسبة لـ (بيرس) فقد كانت هذه هى المرة الأولى لقيادة طائرة نقل عسكرية من طراز « U - 21 » .

عندما كان (توبن) يوجه الطائرة للارتفاعات العالية ، لاحظ الضوء الأحمر يومض أمامه بصورة متقطعة على لوحة أجهزة القيادة ، مما يشير إلى أن هناك خللاً ما فى باب الشحن .

نظر خلفه من فوق كتفه الأيسر ، وكان الباب مغلقًا .

وباعتباره ضابطًا سابقًا فى الجيش الأمريكى ، قضى اثنتى عشرة سنة فى قيادة الطائرات الحربية ، بما فيها طائرات الهليكوبتر فى حرب فيتنام ، فقد تعود على مثل هذه الأعطال القليلة الأهمية .

وعندما أصبحت الطائرة على ارتفاع تسعة آلاف قدم ـ حوالى 2743 مترًا ـ واستقامت فى مسارها المحدد ، طلب من (بيرس) أن يتولى قيادة الطائرة ، قائلاً :

ـ «من الأفضل أن أذهب وألقى نظرة، والتأكد من سلامة الصناديق».

كان (توبن) يعرف أن المقبض المثبت أعلى الباب لابد أن يتجه نحو زاوية معينة، إذا ماكان الباب مغلقًا. ولكن المقبض لم يكن فى الاتجاه الصحيح، ولذلك أخذ (توبن) فى فحص المحاور العلوية، والمفصلات السفلية للباب دون أن يلمسه.

وفى لحظة خاطفة انفتح الباب للخارج، ووجد (توبن) نفسه منقلبًا فى الفراغ العاصف. اعتقد أنه يطير خارج الطائرة، حينما كان جسمه يمتطى لوهلة تيار الهواء الناتج عن سرعة اندفاع الطائرة. ولكن فى طرفة عين أمسكت يده اليسرى بالحبل النايلون الممتد على جانب عتبات المدخل، والمثبت فى باب الشحن.

قذفت رياح ديسمبر الباردة بجسده على دعامة معدنية بجانب السلم، حيث تلقت ضلوعه الصدمة العنيفة، ولكنه تمسك بالحبل.

فى داخل الطائرة كان (بيرس) مستمتعًا بالشعور بالتحكم فى الطائرة، حينما سمع صوتًا أشبه بفتح نافذة سيارة فى طريق سريع. وعندما نظر خلفه لم يجد سوى الفراغ، حيث كان الباب، ولكن لم يكن هناك أثر لزميله.



انفتح الباب فجاة، وأمسك (توبن) بالحبل الممتد على سلم المدخل



كان (بيرس) قد واجه من قبل بعض أخطار الطيران ، ولكن لم يكن من بينها هذا الموقف . وغمغم لنفسه : «يا إلهى لقد اختفى (توبن) !» .

ألقى (بيرس) نظرة أخرى على لوحة القيادة، ثم نظر خلفه ثانية « أهذا جيم ؟ يبدو أنه يصارع الحياة !» . لقد كان كل ما أمكنه أن يراه هو قدم زميله وهى تعلو وتهبط خارج سلم الطائرة . وفى الحال خفض (بيرس) من سرعة الطائرة، من 35 كيلومترًا فى الساعة، إلى 150 كيلومترًا فى الساعة .

كان (توبن) متمسكًا بالحبل بكل قواه، متشبثًا بالحياة، حين سيطر عليه إحساس غريب بانفصال ذهنه عن جسده . وسرعان ما شعر بانخفاض سرعة الطائرة، تلاه انخفاض ضغط الرياح، فأدرك أن (بيرس) تفهم الموقف، وعرف كيف يتصرف بسرعة .

استجمع (توبن) كل قواه لتثبيت قدمه اليسرى ببطء شديد وحذر بالغ، بقائمة كتف الباب، بينما ظلت يده اليسرى ممسكة بالحبل، ورأسه إلى أسفل يهتز بفعل الرياح .

لقد أصبح لديه الآن دعامتان آمنتان للمحافظة على الحياة . ولكنه تساءل بينه وبين نفسه « إلى متى يطول الأمر ؟ إن هذا يتوقف تمامًا على تصرف (بوب) » .

كان (توبن) قد تعرف (بيرس) فى اليوم السابق لطيرانهما . وأدرك أن لديه معرفة واسعة بالمطارات فى شمال ولاية (نيو جيرسى) ، فهل يمكن لهذه المعرفة أن تعينه فى محنته ؟ بدأ الألم ينتشر فى عضلاته المجهدة ، ولكنه قال لنفسه : « تمسك بموقفك يا (جيم) ، فربما لم تحن ساعتك بعد للرحيل ! »

قاوم (بيرس) رغبة ملحة للذهاب للخلف وسحب زميله داخل الطائرة .

لقد كان (توبن) قوى البنية ، يبلغ طوله 186 سنتيمترًا ووزنه 78 كيلوجرامًا ، وليس هناك من وسيلة لجذبه حيث يرقد فوق درجات الطائرة ، فى مثل هذه الرياح الوحشية . فضلا عن أن (بيرس) يعرف أن الطائرة « U - 21 » غير مزودة بجهاز للطيران الآلى . « auto pilot » يحفظ توازنها ومسارها المستقيم لحين إنقاذ زميله . ولا يمكن

للطائرة أن تستقر فى مسارها أكثر من دقيقة واحدة دون تحكم من الطيار .

وتأكد (بيرس) أن الشىء الوحيد المنطقى هو الهبوط بالطائرة بأسرع وقت ممكن . ثم نظر من النافذة ، فأمكنه رؤية وجه توبن وجزءًا من جسده مقلوبًا على درجات السلم ، ويعانى الإجهاد والتوتر فى مواجهة الرياح الباردة .

اتصل (بيرس) بالراديو بمركز مراقبة الطرق الجوية فى (نيويورك) « ARTC » « هذه هى الطائرة العسكرية رقم « 882 » ، لدىَّ حالة طارئة ، وعلىَّ الهبوط فى الحال ! »

كان ذلك فى الساعة الحادية عشرة والربع صباحًا ، حينما كان (ديفيد شالر ـ David Schaller) جالسًا أمام شاشة الرادار فى مركز المراقبة الجوية الضخم . وكانت حركة الطيران طفيفة بوجه خاص ، حينما تلقى مكالمة الطائرة « 88 » وأجابه (شالر) : « نعم 882 ، إلى أى مستوى تريد الهبوط ؟ » .

أوضح (بيرس) متاعبه قائلاً : « هنا 882 ، علىّ الهبوط بالطائرة تمامًا إلى الأرض . لدىّ باب الشحن مفتوح ، وهناك شخص متعلق به فى الخارج ! »

أما توبن فكان يشعر بانتعاش غريب ، ربما بسبب الارتفاع ، أو ربما بسبب كونه ما زال حيًا .

كانت درجة الحرارة فى ذلك الارتفاع ، تصل إلى تسع درجات مئوية تحت الصفر . ولكنه لم يشعر بالبرد باستثناء يديه ، ففى ذلك الصباح ـ وكما يفعل فى كل أيام الشتاء ـ ارتدى ملابس داخلية صوفية طويلة تحت زى الطيران « long joins » وقال لنفسه : « إنه لمن حسن الحظ ، إذا كان هناك شىء حسن بالنسبة لى هذا اليوم » .

ولكن إلى أى مدى سوف يصمد هذا الحظ الحسن ؟

كانت اتصالات الراديو المتبادلة ما زالت مستمرة بين (شالر) فى مركز المراقبة و (بيرس) فى الطائرة المنكوبة . اقترح الطيار الهبوط فى مطار (سومرسيت ـ Somerset) شرق ولاية (نيو جيرسى) . وأخذ (شالر) هذا الاقتراح فى الاعتبار ، ولكن كان على الطائرة « 882 » أن

تدور لتصل إلى هذا المطار . فهل يمكن للرجل المتدلى خارج الطائرة أن يصمد خلال هذا الدوران الحادّ ؟

اقترح (بيرس) مطارًا قريبًا آخر يقع ناحية الغرب ، وقال لـ (شالر) : « سوف أتجه إلى مطار (سولبيرج ـ هانتردون ـ Solberg - Hunterdon) . هل يمكنك إرسال سيارة إسعاف هناك ؟ » .

ويقع مطار (سولبيرج) هذا بالقرب من (سومرفيل ـ Somer ville) بولاية (نيو جيرسى) ، عبارة عن ممر من الخرسانة فى منطقة جرداء ، ويخلو حتى من برج المراقبة .

شعر (توبن) بالطائرة وهى تميل ببطء ، وبدأت فى الهبوط والانحدار التدريجى ، وأصبح تمسكه بموقعه أكثر صعوبة ، ولم يستطع أن يثبت ساقه اليمنى بحرف الباب .

وعلى ذلك تلقت رجله اليمنى والجزء الأسفل من جسمه كل القوة الدافعة للرياح ، والأسوأ من ذلك أن ذراعه اليمنى المتأرجحة ، ظلت تصفق ظهره وكأنها شىء فاقد الحياة .

وسرعان ما أحس بشىء يملأ فمه ويكاد يسد حلقه ، وشعر أن جزءًا من داخله يكاد يخرج من فمه ، وحاول قدر استطاعته أن يطرد ما ابتلعه . وأجبر ذهنه على التركيز فى التفكير حول عائلته ، وهى أهم شىء فى حياته .

أخذ يفكر فى ابنه (جيمى ـ Jimmy ـ 7 سنوات) ، وابنته (كريس ـ Cluis ـ 4 سنوات) ، و(كولين ـ Collee) زوجته ، وهل فى إمكانهم مواجهة متاعب الحياة وحدهم ؟! وتذكر (توبن) أنه فى هذا الصباح غادر منزله متعجلا ، بعد أن ألقى تحية سريعة ، وقال لنفسه : « إننا حتى لم نستطع تبادل الوداع اللائق ! »

وهناك فى مركز مراقبة (نيويورك) ، كان (شالر) قد أفسح الطريق لـ (بيرس) للقيام بهبوط اضطرارى ، واتصل به :

● ـ 882 ، المطار يقع على بعد ستة كيلومترات ونصف الكيلومتر إلى الجنوب منك .

● ـ حسن ، وماذا عن الرياح ؟

● ـ الرياح تهب بزاوية 150 درجة ، وبسرعة ثمانية عُقَدْ knot فى الساعة « حوالى 14.5 كيلومتر فى الساعة »



أكد (بيرس) أن ممر المطار أصبح فى مجال رؤيته ، حينئذ تمنى له (شالر) التوفيق وودعه ، بنفس الطريقة المختصرة المتعارف عليها فى حالات الطوارئ .

عندما دق جرس التليفون فى مطار (سولبيرج) فى الساعة الحادية عشرة والدقيقة الخامسة والعشرين قبل الظهيرة ، تلقت المكالمة (سوزان ناجل ـ Suzanne Nagel) ـ إحدى ثلاثة يمتلكون المطار ويديرونه ـ وكانت جالسة فى غرفة صغيرة تستخدم كمركز للعمليات وغرفة انتظار فى نفس الوقت .

كان المتحدث على الطرف الآخر مسئول من مركز المراقبة الجوية فى (نيويورك) . وأبلغها أن الطائرة العسكرية رقم 882 سوف تهبط اضطراريًا فى مطارها ، وأن هناك شخصًا متدليًا خارج الطائرة .

لم تكن السيدة (ناجل) متأكدة تمامًا من إفساح الطريق للطائرة 882 ، بسبب وسائل الاتصالات المحدودة فى مطار (سولبيرج) . فلقد اعتاد الطيارون نداءها والاتصال بها على موجة راديو خاصة ، وذبذبة معينة ،

عندما ينوون الهبوط فى مطارها ، وغالبًا ما كانوا يفعلون ذلك . فالهبوط فى مطار (سولبيرج) كان يجرى بدون مواعيد مسبقة ، وطبقًا لقواعد الطيران المرئية ليس إلا . وفجأة ظهرت طائرة غير معروفة وهى تومض بأضوائها .

فى كابينة قيادة الطائرة 882 أظهرت العدادات لـ (بوب بيرس) أن الطائرة تنخفض بمعدل ألف قدم ـ 305 أمتار ـ كل دقيقة . وكان عليه ـ كل بضع ثوان ـ أن يلقى نظرة خاطفة من فوق كتفه للتأكد من أن (توبن) مازال هناك فى مكانه . ولكن لم يكن فى استطاعته أن يعرف إلى أى مدى سلامة تشبث توبن فى موقعه ، أو مدى الضرر الذى أصابه .

لذلك كان على (بيرس) أن يجعل هذا الهبوط سلسًا وبطيئًا قدر الإمكان .

كان للطائرة عجلتان رئيسيتان للهبوط أسفل الجناحين ، تقع إحداهما أمام المكان المعلق فيه (توبن) على سلم باب الطائرة ، بالإضافة إلى عجلة ثالثة أخرى فى مقدمة الطائرة .

ظهر ممر الهبوط بوضوح ، فقال (بيرس) لنفسه : « الآن عليك توجيه الطائرة إلى الاتجاه الصحيح ، وفى إمكانك أن تفعل ذلك » .

فى تلك اللحظة ظهرت طائرة صغيرة أمام مقدمة الطائرة 882 ، متجهة لنفس ممر الهبوط ، فغمغم (بيرس) : «حسن ، دعه يهبط أولاً ، المطلوب هو الثبات والبطء والهدوء » .

لم يكن (بيرس) ليسمح لنفسه أن يدخل فى سباق مع أى طائرة على هذا الممر ، فسباقه الوحيد كان مع الموت ، والمزيد من الانتباه والحذر يكفلان له كسب المعركة . وقام (بيرس) بخفض قلابات الأجنحة « flaps » استعدادًا للهبوط ، مع إنزال العجلات ، وقفل صمام الوقود .

عندما انخفضت قلابات الهبوط على طول حرفى الجناحين ، أثار ذلك دوامة عاصفة من الرياح أشبه بالانفجار ، حركت قدم (توبن) المشتبكة بالباب . بينما أصابته دوامة عادم المحرك بالغثيان . ونظر بطرف عينه ،

فرأى الممر يقترب منه بسرعة ، إذ كان ينظر مباشرة إلى العجلات أسفل الطائرة . وقال لنفسه فى صدمة مرعبة : « يا إلهى ! إن رأسى سوف يصطدم أولاً » .

حاول (توبن) بكل ما تبقى لديه من قوة رفع جسده إلى أعلى ، ولكنه لم يستطع . وكمجهود أخير ويائس أدار رأسه إلى أقصى زاوية علوية ممكنة .

لحظات ثم لمست العجلات أرض الممر ، وهدرت الطائرة على طول الممر المسلح ، وهى تثب بشدة . ولكن رأس (توبن) كانت بعيدة عن الممر ، إنه مازال حيًا على أية حال .

ثم كانت هناك مشكلة أخرى ، حيث كانت الإطارات المندفعة تقذف بالكثير من الحصى الصغير ، الذى ينطلق أشبه بالرصاص إلى وجهه مباشرة . أصابت حصاة إحدى عينيه فآلمته ، ولكنه تمسك بموقفه .

فى النهاية انعطفت الطائرة عن الممر إلى طريق فرعى ، ثم توقفت الطائرة . ظن (جيم توبن) أنه

سيتمكن من الانزلاق من مكانه إلى الأرض ، ولكنــه ظل مجمدًا فى مكانه على السلم ، لا يجرؤ على نزع يده عن الحبل الذى أنقذه طوال محنته .

من نافذة مكتبها ، شاهدت (سوزان ناجل) الشـخص المعلق بسـلم الطـائرة فأسرعت لمساعدتـه . فى نفس الوقت الذى كان فيه (بوب بيرس) يحاول جذبه لأسفل ، وتمكنا معًا من إنزاله إلى الأرض .

كـان (توبـن) يرتجف بشدة ويئن من الألـم ، وبعد لحظات أخذ فى تحريك أصابعه ويديه اليابستين ، ثم ابتسم بمرح وحيوية .

اكتشف الأطباء فى مستشفى (سومرفيل) وجـود كسر فى الذراع ، وكدمات وجروح طفيفة .

وفور التئام عظام ذراعـه عـاد (توبـن) مـرة أخرى إلى الطيران ، ولكن بنظـرة جديدة للأمـور ، وحب أكثر للحياة . ويقول (توبن) : « شاءت حكمة الله أن أبقى . وأعتقد أنى أدرك حكمة الحادث بالنسبة لـى الآن . فلقد تعلمت تقدير الحياة فى جزيئاتهـا الصغيرة ، والتى كنت

أتقبلهـا كأشياء مفروغ منهـا ، ولكنى لـم أعـد أفعل ذلك . إن الحياة حقًا رائعـة ، وهـو إحساس لم أختبره من قبل . »



بتصرف عن المصدر:

- Flying Magazine , Sep. 1981 . An article by Samuel Schreiner ,
Titled « One Handhold From Death , » .
Reprinted in Reader's Digest ,
Jan . 1982 , N.y. N.Y , U.S.A.

خاطر بحياته لإنقاذ المتفرجين !

بقلم : [لورانس شيرى]

كان ذلك خلال المنافسة السنوية الدولية التى تقام فى مدينة (بو Pau) الفرنسية ، فى مقاطعة بيرنيس المطلة على المحيط الأطلنطى Pyrenees - Atlantiques ، قرب الحدود الفرنسية الجنوبية مع إسبانيا . ويشترك فى هذه المنافسة طيارون محترفون للاستعراضات الجوية من جميع أنحاء العالم ، أمام لجنة تحكيم دولية .

وقد جرت النظم على أن يؤدى كل طيار استعراضاته « البهلوانية » الهوائية على مدى أيام المهرجان أمام جمهور حاشد من المتفرجين .

الحق أن هذه الأكروباتيات الجوية « Acrobatic » ترجع إلى سنوات ما بعد الحرب العالمية الأولى ، وكانت تعرف حينئذ باسم الطيران المثير Stunt Flying حيث يقوم الطيارون المتهورون البارعون ، بقيادة طائراتهم الخفيفة بجسارة وبراعة يحسدون عليها . ويرتجلون استعراضاتهم كل حسب

مهارته أو تهوره ، بلا قواعد أو نظم أو قوانين . إلى أن قامت فرنسا عام 1934 بتنظيم أول منافسة على البطولة العالمية قرب باريس .

وبالتدريج وضعت النظم لهذه الرياضة الشهيرة ، وأصبح هناك أكثر من منافسة على البطولة فى أوربا وبريطانيا والولايات المتحدة ، وأنشئت مصانع خاصة لصناعة مثل هذه الطائرات الخفيفة ، بمواصفات معينة .

فى عصر يوم الأحد 19 سبتمبر 1981 تجمع أكثر من 40 ألف مشاهد لمتابعة البطولة الدولية فى مطار مدينة (بو) .
وكان الدور الآن على الطيار السويسرى (إريك موللر- Eric Muller) ، وهو مهندس معمارى ناجح ، فى الثامنة والأربعين من عمره ، اجتذبته هواية الطيران الأكروباتى ، وحاز بطولات أوربية عديدة . وكان من عادة (مولر) أن يفرغ جيوبه من الأقلام والمفاتيح لتخفيض الأخطار إلى أدنى حد ، كما كان يرفع البطارية بعد تشغيل المحرك لتخفيف وزن الطائرة .

ولأنه يتسم بالحذر الشديد ، فقد تفحص مظلة الهبوط ، وسماعات الراديو ، وعدادات الأجهزة على لوحة القيادة أمامه ، وحركة قلابات الأجنحة ، وعصا التحكم وغيرها .
ثم استعد بطائرته من طراز (أكروستار ـ Acrostar) نحو موقعه فى بداية الممر . وهى طائرة خفيفة من الأخشاب والألياف الصناعية المقواة ، صناعة شركة (وولف هيرث ـ Wolf Hirth) الألمانية . لايزيد وزنها على 450 كيلوجرامًا ، ذات محرك مروحى بريشتين ، وجناح طوله ثمانية أمتار ، وموتور قوته 220 حصانًا ، وثلاث عجلات ثابتة للهبوط .

فى الساعة الرابعة وثمانية وأربعين دقيقة تلقى (موللر) إذنًا بالإقلاع من برج المراقبة ، وسرعان ما ارتفع فى الجوّ ، وواصل الصعود حتى ارتفاع ألفى متر ـ حوالى 6560 قدمًا .

كان (موللر) قد قرر تقديم استعراضين أكروباتيين ، أحدهما باسم (البرج اللولبى ـ Spiraling Tower) كان هو نفسه قد اخترعه عام 1974 ، والآخر باسم (ربطة العنق ـ Cravat) ، يحاكى فيها الطيار كيفية تنفيذ «الكرافات» .

وعلى هذا الارتفاع تلقى أمرًا من مراقب البرج لبدء استعراضه الأول ، فأوقف (موللر) المحرك ، وبدأت الطائرة تنحدر عموديًا فى دوائر كاملة لولبية متماثلة ، كل دائرة تستغرق 1.4 ثانية بالضبط . وأخذ (موللر) يراقب عداد مقياس الارتفاع Altimeter ، بينما الطائرة تهوى بسرعة فوق جبال بيرنيس .

وبعد أن رسمت الطائرة برجًا هوائيًا من 40 حلقة لولبية كاملة ، كان قد وصل إلى ارتفاع 700 متر فقط من سطح الأرض ، وأراد أن يعود إلى الطيران المستوى المعتدل ، فجذب عصا القيادة ، ولكن هذه كانت مشدودة بقوة . فحاول تحريك قلابات الأجنحة حتى تستقيم الطائرة فى تحليقها إلى الأمام بدلاً من الدوران اللولبى ، ولكن كانت الطائرة تهوى بسرعة ، ومقياس الارتفاع يدور بجنون مشيرًا إلى استمرار فقد الارتفاع ، ولكنه تمكن عن طريق القلابات من وقف الدوران اللولبى على ارتفاع 400 متر فقط ، لتستقيم الطائرة .

اتصل (موللر) بمراقبة البرج قائلاً : «لدى مشكلة !» وكان صوته هادئًا ، ولكن المراقب أدرك أنه يعانى فعلاً

مشكلة ، فأجابه : « لديك إذن بالهبوط فورًا » ، ورد عليه (موللر) : « أعتقد أننى لن أستطيع الهبوط ، فالطائرة سوف تسقط ! » .

ساد الصمت القاتل أجهزة الراديو ، ثم رد عليه المراقب : « حاول الانتظار حتى تصل سيارات الإطفاء . »

لم يكن (موللر) فى حاجة إلى سيارات إطفاء ، ولكنه بالتأكيد يحتاج إلى سيارة إسعاف ، فلم يبق لديه سوى عشر ثوان قبل أن تتحطم الطائرة . وفتح (موللر) غطاء كابينة القيادة الشفاف ، واستعد للقفز بمظلته . ولكن تبين له على الفور أن الطائرة سوف تسقط لامحالة وسط الحشد الهائل من المتفرجين . وأنه سوف يكون هناك المئات من الضحايا من أثر الاصطدام والانفجار الذى سوف يتبع ذلك .

كان على (موللر) أن يفكر بجنون فى وسيلة لتجنب الكارثة الرهيبة المحتملة ، حتى ولو كان هذا الحل يتضمن الموت داخل طائرته ، ولكن بعيدًا عن موقع المشاهدين .

تذكر فى ومضة خاطفة أن طائرة أكروباتية من طراز (كاب - Cap -10) صناعة شركة (مودى - Mudy) الفرنسية كانت قد سقطت فى ولاية نيويورك الأمريكية منذ فترة قليلة ، بسبب مفك سقط بين تروس جهاز الرفع ، وأن طائرة أخرى من طراز (زلين - Zlin 526) التشيكية الصنع ، سقطت فى سويسرا بسبب مشابه .

وتذكر أن الطيارين كان يمكنهما النجاة ، لو هما قلبا الطائرة لإزالة العوائق المنحشرة . وعلى الفور نفذ ذلك بسرعة ، فجذب قلابات الأجنحة ، فانقلبت الطائرة على ظهرها .

أحس (موللر) بالدماء تندفع إلى رأسه وهو منقلب رأسًا على عقب ، ومربوط فى كرسيه . فشد عصا القيادة لتشغيل جهاز الرفع ، ولكنه مازال عالقًا . كان قد وصل إلى ارتفاع 250 مترًا فوق المشاهدين ، وقد أتاح الوضع المنقلب للطائرة — حيث عجلات الهبوط الثابتة لأعلى ، وسطح الكابينة الناعم لأسفل - أن تنزلق فى الجو وكأنها طائرة شراعية . وكان ذلك فرصة لـ (موللر) كى يسيطر



محاولة قلب الطائرة رأسًا على عقب لإزالة عوائق عصا القيادة .

على الطائرة من جديد ، وأن يبعدها عن الحشد الكبير فى اتجاه الممر .

لقد زال الخطر الداهم الآن عن المشاهدين ، ولكن ما الـذى يمكن أن يفعلـه لإنقـاذ نفسـه ؟ فمن المستحيل الهبوط بطائرة منقلبة . ولعن الفكرة التى سيطرت عليـه لإزالة البطارية ، فلو أبقاها لأمكنـه تشـغيل المحرك من جديد ، والصعـود بالطـائرة لارتفاعـات أعلـى ، ثـم القفـز بالمظلة .

لـم يكن هنـاك من حـل سـوى أن يعيـد الطـائرة إلـى وضعهـا السليم . ولكـن هـذه المنـاورة تحتـاج إلـى دقـة متناهية ، خاصةً وأن الطائرة على ارتفاع منخفض جـدًا ، وقـد يلامس الجنـاح الأرض وتتحطم الطائرة . ولكن كان عليـه أن يفعل الشىء الصـحيح ، وليكن ما يكون .

على ارتفاع ثمانية أمتار فقط من سطح الأرض ، حـرك (موللر) قلابات الجناحين ، وفى لحظات اسـتجابت الطـائرة واعتدلـت مـرة أخرى ، وأخـذت تهبـط بسـرعة . حرثـت الطـائرة أرضًـا مجاورة للمطار ، وكان آخر منظر شاهده

(موللر) هو الزهور البيضاء البرية ومجموعة من الشجيرات ، قبل أن يشعر بقوة الصدمة ويفقد الوعى .

نقل (موللر) إلى أحد مستشفيات مدينة (بو) مصابًا بجروح خطيرة فى الجمجمة ، وأربعة كسور فى فقرات العمود الفقرى ، وتمزقات فى الفم والوجه ، إلا أن الأطباء طمأنوه إلى أنه سوف يتعافى قريبًا . ثم نقل بعد ذلك إلى مستشفى فى مدينة (بازل ـ Basel) السويسرية لاستكمال علاجه .

وخلال ذلك لم ينقطع سيل الزوار للاطمئنان عليه ، وأحاطته جمعية طيارى الأكروبات الدولية برعايتها الكاملة ، وأشادت ببطولته الصحف ووسائل الإعلام فى فرنسا وأوربا والعالم أجمع ؛ باعتباره الطيار الذى جازف بحياته لإنقاذ المتفرجين .

كما ظل البريد ينقل إليه عشرات الرسائل والبرقيات من جميع أنحاء العالم ، وكان من أرقها رسالة من طفل فرنسى صغير ، كان موجودًا فى المطار يوم الحادث جاء فيها : « عزيزى (إريك) ، كنت خائفًا جدًا عليك . اسمى (جيوم)

وعمرى ست سنوات ، وأتمنى لك الشفاء والعودة للطيران » .

وعاد (موللر) خصيصًا بطائرة من طراز (روبين ـ Robin 250) الفرنسية الصنع ، لمقابلة صديقه (جيوم ـ Guillaume) ، حيث كانت المدينة كلها فى انتظاره ، واستقبلته استقبال الأبطال . ولكنه توجه على الفور إلى مدرسة (جيوم) ، وقضى هناك وقتًا يحدث رفاقه عن الطيران . وأقيم احتفال خاص مساءً ، منحه فيه عمدة المدينة ميدالية ذهبية تقديرًا لشجاعته الفريدة وروحه الرياضية العالية قائلاً : «لقد أنقذت حياة الكثيرين فى ذلك اليوم ، ولن ننساك أبدًا » .

اشترك (موللر) بعد ذلك فى المسابقة الدولية لمدينة (بو) ، فى سبتمبر 1984 ، ولكن بطائرة من طراز (بيتس ـ Pitts) الأمريكية الصنع ، ولكن هذه المرة ببطارية لم تنتزع . وكان الجمهور كله يعرفونه ، وقد تعلقت قلوبهم به .

بتصرف عن المصدر :

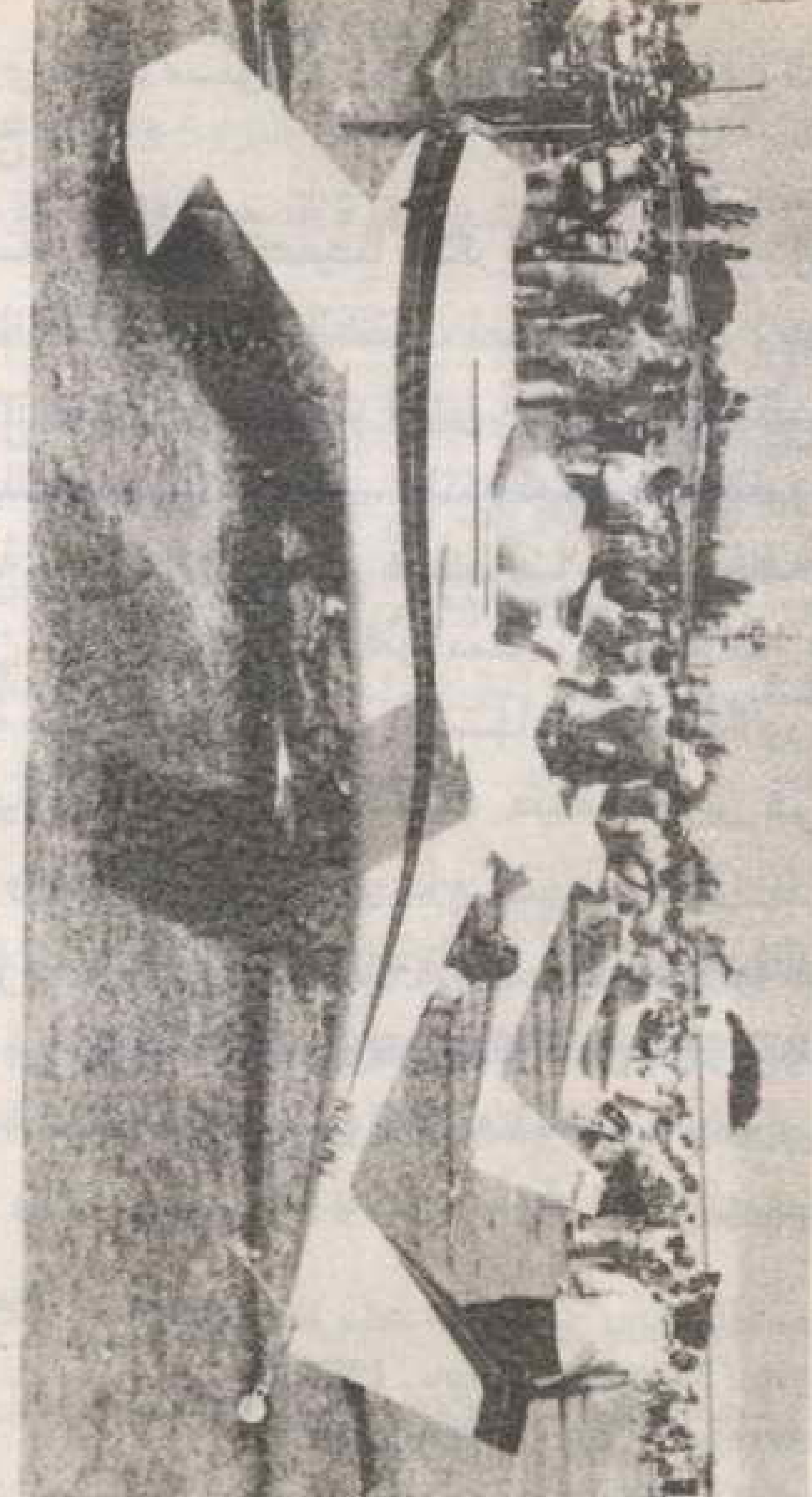
Flying Magazine , Nov . 1984 , by
Lawrence Chary . New york,
N. y. 1 U.S.A.

توقف الأوكسجين وفقد الطيار وعيه !

بقلم : [جون بلاوشيل]

كان يوم الخميس 28 إبريل 1977 يومًا رائعًا خاليًا من السحب . لذلك قرر طبيب الأسنان (روسيل لابا ـ Russell Lappa) ـ وهو رجل رياضى فى السادسة والأربعين من عمره ـ أن يقوم برحلة جوية بطائرته إلى جزيرة (فانكوفر) الكندية ، لأمر خاص بعمله ، ثم لقضاء عطلة نهاية الأسبوع مع ابنته (شيريل ـ Cheryl) الطالبة فى جامعة (فيكتوريا ـ Victoria) جنوب مدينة فانكوفر .

وهكذا أقلع (لابا) بطائرته الأمريكية الصنع من طراز (سيسنا ـ Cessna 310) ذات المحركين المروحيين ، من مطار مدينة (وينبيج ـ Winnipeg) فى مقاطعة (مانيتوبا الكندية ـ Manitoba) ، فى الساعة الرابعة إلا ثلثًا من بعد الظهر . وكان عليه أن يقطع 2100 كيلومتر جوًا حتى محطته النهائية ، متجهًا غربًا ليعبر حدود ثلاث مقاطعات كندية فى طريقه .



المشاهدون فى مطار مدينة (بو) الفرنسية قبل الاستعراض الجوى

واضطر (لابا) للتحليق على ارتفاع 28 ألف قدم ـ حوالى 8500 متر ـ ليتجنب رياحًا معاكسة فى طريقه ، ودائمًا ما يشار إلى هذا الارتفاع العالى بالرقم 280 فى مصطلحات الطيران . وكان (لابا) مدربًا ، ولديه خبرة طويلة ، وحاصلاً على حق الطيران فى الارتفاعات التى تبلغها الطائرات التجارية ، كما كانت طائرته صالحة لذلك رسميًا .

وطبقًا للتصريح الممنوح له ، فكان ينطلق بطائرته فى الممر الجوى رقم 504 ، الذى تحدده إشارات الراديو المنطلقة من المحطات الأرضية الثابتة بنظام (بيكون ـ Beacon) ـ أى الإرشاد اللاسلكى .

فى الساعة السادسة مساءً ، كان منطلقًا شمال مدينة (ريجينا ـ Regina) ، جنوب مقاطعة (ساسكتشوان ـ Saskatchewan) ، حين طرأ تقطع فى أداء جهاز الراديو وجهاز التدفئة فى كابينة القيادة . وبعد حوالى نصف ساعة توقف جهاز التدفئة تمامًا عن العمل ، وانخفضت الحرارة إلى 40 درجة مئوية تحت الصفر . وبرغم أشعة

الشمس عبر النافذة التى حافظت على دفء جسده ، إلا أنه شعر بيديه وقدميه تكادان تتجمدان من شدة البرد .

حاول (لابا) الاتصال ببرج المراقبة فى مطار (ريجينا) ، ثم برج مطار (كالجارى ـ Calgary) جنوب مقاطعة (ألبرتا ـ Alberta) ، طالبًا الإذن بالهبوط ولكن ما من جواب . واستخدم ثلاث موجات لاسلكية أخرى ، بما فيها موجة طيارى شركة الخطوط الجوية الكندية للاتصالات فيما بينهم ، غير أن أحدًا لم يسمعه .

اضطر (لابا) إلى مواصلة الطيران ملتزمًا بخط رحلته الأصلية ، دون أن يجرؤ على الانحدار إلى ارتفاعات أقل بدون إذن ، خوفًا من الاصطدام .

بعد نصف ساعة أخرى نفد الأوكسجين فى جهازه الرئيسى ، فتحول (لابا) إلى الجهاز الاحتياطى ، ولكن هذا الجهاز أصابه الخلل أيضًا ، ربما بسبب الانخفاض الشديد فى درجة الحرارة ، فلم يعد الصمام الخاص به يسمح سوى بنفاذ كميات ضئيلة من الأوكسجين عبر الأنبوب .



شغل الطيار جهاز الطيران الآلى ، واتجه شمالاً بعيداً عن مسار الطائرات، ثم راح فى غيبوبة

بعد قليل شعر (لابا) بدوار واضطراب فكرى وتشويش ، ثم بدأ يفقد سرعة التفكير ، فأدرك أنها بداية المتاعب الحقيقية لافتقار أنسجة الجسم إلى الأوكسجين (هايبوكسيا - Hypoxia) ، وهذا الأمر يؤدى إلى فقدان الوعى تمامًا ثم الموت المؤكد مع انتفاخ الجسم .

كانت الطائرة قد وصلت إلى الحدود بين مقاطعتى ألبيرتا وساسكتشوان ، وعلى بعد 297 كيلومترًا عن كالجارى . وأرسل نداءه الأخير : « .. إلى برج المراقبة فى كالجارى ، هنا الطائرة سيسنا علامة EWT هل تسمعوننى ؟ أجيبوا ! » . كرر النداء عدة مرات بلا فائدة ، وحدد مكانه شرق مدينة (إيمبريس - Empress) على الحدود بين الولايتين ، وعلى ارتفاع 28 ألف قدم - حوالى 8537 مترًا .

ولما أصبح على حافة الانهيار وجه طائرته شمالاً ، للابتعاد بها عن مسار الطائرات الأخرى . وشغل جهاز (الطيران الآلى Auto - Pilot) للطيران على ارتفاع 25 ألف قدم - حوالى 7622 مترًا ، ثم ضبط جهاز الراديو لبث إشارات الطوارئ ، واستسلم فى شبه غيبوبة .

فى برج المراقبة الجوية بمطار كالجارى ، لاحظ (دنيس ريبليه ـ Denise Rabelais) ، نقطة بيضاء لامعة على حافة شاشة الرادار ، ثم تحولت النقطة اللامعة إلى مستطيلين أحدهما خلف الآخر ،فأدرك (ريبليه) أن طائرة ما تبث إشارات الطوارئ ،وعندما راجع سجلات حركة الطيران لذلك اليوم ، وجد أن الطائرة الوحيدة المتجهة غربًا فى هذه المنطقة وفى ذلك الوقت ، هى من نوع (سيسنا ـ 310) وعلامات توثيقها الرسمية هى الأحرف « KF-EW » .

حاول (ريبليه) الاتصال بالطائرة بالراديو دون جدوى ، وعندئذ حاول الاتصال بطائرات أخرى قريبة من المكان ، على أمل أن يتمكن أحدهم من الاتصال بالطائرة .

كانت إحدى طائرات الخطوط الجوية الكندية من طراز « دى . سى ـ 9 » ، فى رحلتها رقم 237 من مدينة (ساسكاتون ـ Saskatoon) ، إلى مدينة (كالجارى) ، على ارتفاع 28 ألف قدم .ويقودها القبطان (ديفيد مورو ـ David Murrow) ، ومساعده (توم أولدريتش ـ Tom Oldrich) ،

مترًا ـ كى يتجنب إمكانية حدوث اصطدام ، وكى يتمكن من مشاهدة طائرة (لابا) .

وأخبر الكابتن ركاب الطائرة بما كان يجرى ، وطلب منهم مراقبة الطائرة ، وسرعان ما أخذ الجميع يبحثون بحماسة عبر النوافذ عن الطائرة المجهولة .

فى هذه الأثناء ابتعدت طائرة (لابا) نحو الشمال ، وظلت تغير اتجاه طيرانها . وعندما استعاد (لابا) بعضًا من وعيه راح يصغى إلى الأحاديث المتبادلة من جهاز الراديو ، دون أن يعلم أنه مدار الحديث ! وسمحت المراقبة الجوية فى (كالجارى) للقبطان (مورو) أن يتخذ ما يراه مناسبًا فيما يتعلق بالارتفاع أو الاتجاه ، فلم يكن هناك طائرات أخرى بالمنطقة . وبناءً على حسابات (ريبليه) ، كانت طائرة (لابا) تبعد نحو ثمانية كيلومترات عن طائرة الركاب .

تدخل فى الحوار الطيار المساعد (ريك جويس ـ Rick Joyce) فى طائرة ركاب كندية أخرى منطلقة غربًا . إذ تذكر أنه قاد نفس الطائرة وبنفس الأحرف المسجلة ، فقال

إنه يعرف الطائرة وإنها ملك (إيف هوفر ـ Yves Hoover) من وينبيج ـ وهو اسم مالكها السابق ـ وكان ذكر اسم (هوفر) كافيًا لإيقاظ (لابا) من غيبوبته ، وأدرك أنه هو مدار الحديث .

فى نفس الوقت كانت طائرة القبطان (مورو) تندفع خلف طائرة السيسنا ، وقد ظهرت على شاشة رادار طائرته ، ولكنه راح يبحث عنها من ارتفاع أعلى . وفجأة صرخت إحدى الراكبات : « .. ها هى ذى الطائرة ! إنها تحتنا إلى اليسار ! » .

خففت طائرة الركاب من سرعتها للطيران خلف الطائرة المفقودة ، التى كانت تتجه شرقًا فى ذلك الوقت . وقام مساعد القبطان (أولدريتش) بالاتصال ببرج مراقبة كالجارى ، يحدد فيه مكان الطائرة بالضبط ، ثم حاول الاتصال بـ (لابا) بالراديو ، وكان هذا قد استعاد وعيه بما يكفى للرد عن سبب المشكلة . فقال إنه كان متجمدًا من البرد ، وإن الأوكسجين قد نفد لديه . وأدرك (مورو) أنه ينبغى إنزال (لابا) بسرعة إلى مستوى يؤدى إلى

وفرة الأوكسجين فيه إلى انتعاشه ، فطلب منه الانحدار بطائرته لأسفل .

واحتاج الطيار إلى عدة دقائق لتحريك أجهزة التحكم ، وفصلها عن جهاز التوجيه الآلى بقواه الواهنة ، وأصابعه المتجمدة . وأخيرًا بدأت طائرة (لابا) فى الانحدار التدريجى ، حتى وصلت إلى ارتفاع 16 ألف قدم ـ حوالى 4878 مترًا ـ وهنا شعر (لابا) براحة وسط الهواء الكثيف نسبيًا .

كان من الضرورى الهبوط فى أقرب مطار ، خاصة بعد أن أفاد (لابا) بأنه لم يتبق له سوى 95 لترًا من البنزين تسمح بالطيران لمدة 45 دقيقة فقط ، وذلك ليس كافيًا للوصول إلى (كالجارى) .

من ناحية أخرى اضطرت طائرة الركاب إلى الاتجاه مباشرة إلى (كالجارى) بسبب نقص الوقود ، واضطرارها للمناورة والبحث عن (لابا) لمدة نصف ساعة . ولكن القبطان (مورو) ظل على اتصال بالراديو مع الطائرة « سيسنا » . وهبط (لابا) بطائرته إلى ارتفاع 8000 قدم

ـ حوالى 2439 مترًا ـ واتجه بها إلى أقرب مطـار فى مدينـة (هانا ـ Hanna) فى ولايـة (ألبرتا) . ولكن (لابا) لم يكن فى كامل وعيه ، ولابد من شخص آخر لإرشاده .

بعد فترة من التخبط أمكن لجهاز الملاحة فى الطائرة « سيسنا » التقاط الإشارات اللاسلكية الإرشادية لبرج مراقبة (كالجارى) . وبقى على (لابا) العثور على مطار قريب قبل أن ينفد وقود طائرته .

فى هذه الأثناء ظهرت طائرة « سيسنا ـ 310 » أخرى ، تابعة لشركة (جاتواى أفيشن ـ Gateway Aviation) ، يقودها (دين ديكسون ـ Dean Dixon) ، على بعد 150 كيلومترًا ، ولكنها تقترب بسرعة . وأبلغ ديكسون برج (كالجارى) أنه استمع إلى المناقشات ويعرف طبيعة المشكلة ، وأنه سيتوجه فورًا نحو طائرة (لابا) . ثم اتصل بـ (لابا) وقال له ، إنه سوف يرشده إلى مطار مدينة (دروم هيلر ـ Drum Heller) ، فى نفس مسار طريقه ، فعاد الأمل إلى قلب (لابا) .

سرعان ما عثر (ديكسون) على طائرة (لابا) ، واتصل به عبر جهاز الراديو ، وأنه على مقربة من جناحه الأيسر ، وأوعز إليه أن يتبعه . وخلال دقائق حلقت الطائرتان فى دورة كاملة حول المطار ، وتوجهتا إلى بداية الممر . فهبطت طائرة (لابا) بسلام ، بينما ارتفع ديكسون بطائرته ليفسح له المجال .

انتشر خبر هبوط طائرة (لابا) عبر موجات الراديو فى كل المنطقة ، ونقل القبطان (مورو) النبأ إلى الركاب فاعترتهم البهجة ، وكذلك الطائرة الكندية المتجهة غربًا ، وأبراج المطارات فى المقاطعات الثلاث .

جلس (لابا) على جناح الطائرة ، وأغمض عينيه فى صلاة طويلة بعد محنة استمرت لأكثر من ساعتين منذ إرسال إشارة الطوارئ الأولى . وعندما هبط (ديكسون) خلف طائرة (لابا) ، اندفع نحوه وهو يقول : « لقد أنقذت حياتى ! » . ولم يتذكر أية مفردات أخرى تعبر عن الشكر ، فليست هناك فصاحة تحل محل الإخلاص والمشاعر الصادقة .

<u>**بتصرف عن المصدر :**</u>

Flying Magazine , Aug . 1977
By John Plan Shell , New York ,
N.y. U.S.A.

اختطاف .. على الطريقة الصينية !

بقلم :[بيتر مايكلمور]

كان السياح الأمريكيون التسعة عشر ينتظرون بهدوء فى مبنى بسيط فى مطار محلى، بضاحية مدينة (زيان ـ Xian) عاصمة إقليم (شانكسى ـ Shaonxi) غرب الصين . وكان ذلك فى صباح يوم 25 يوليو 1982 ، بعد أن قضى السياح يومين رائعين فى مشاهدة المناظر السياحية . أما نقطة التوقف التالية فكانت ميناء (شانجهاى ـ Shanghai) ، على بعد 750 ميلاً ـ حوالى 1200 كيلومتر ـ فى اتجاه الشرق .

وبعد أن قام الدليل السياحى الشاب (وانج ـ Wang) بتوزيع بطاقات المرور الداخلية للصعود إلى الطائرة « Boarding pass » ، توجه السياح مع باقى الركاب لاتخاذ إجراءات الأمن فى المطار . وقامت المضيفات بإجراء تفتيش سريع ، اكتفاءً بإلقاء نظرة خاطفة داخل حقائب

اليد ، إذ لم تكن هناك أجهزة كاشفة للمعادن ، أو كاميرات تعمل بأشعة إكس .

فى الساعة الثامنة صباحًا أقلعت الطائرة التابعة للخطوط الجوية الوطنية الصينية (كاك ـ CAAC) ، من طراز (إليوشن ـ ١٨ ـ Elyushin) ذات المحركات المروحية الأربعة ، فى الرحلة الجوية رقم 2505 ، وعلى متنها 72 راكبًا ، وطاقم الطائرة المكون من ثمانية أشخاص . وتستغرق الرحلة حتى (شانجهاى) حوالى ساعتين وعشر دقائق ، وسرعان ما استغرق الأمريكيون فى القراءة ، أو فى غفوة قصيرة . وكان معظمهم من الأصدقاء القدامى ، الذين تعدوا منتصف العمر ، من إقليم (هانتردون ـ Hunterdon) الريفى بولاية (نيوجيرسى ـ New Jersey) .

وقد جلس منظم الرحلة (رونالد روث ـ 53 سنة ـ Ronald Roth) على الجانب الأيسر من الممر وسط الطائرة ، وكان معظم مجموعته فى خلفية الكابينة الرئيسية ، حيث تنتهى بقطاع البوفيه . وكان أمام (روث) ثلاثة صفوف من المقاعد ، ثم بوفيه آخر إلى اليسار وحمام إلى اليمين . وفى الأمام كانت هناك كابينة ركاب

صغيرة للدرجة الممتازة ، ثم مقصورة القيادة . وكانت الطائرة ـ بركابها الأمريكيين والصينيين ورجال الأعمال اليابانيين ـ تقترب من حمولتها القصوى .

فى التاسعة والدقيقة الخمسين ، بدأت الطائرة فى الانحدار الهادئ من الارتفاعات العالية ، تمهيدًا للهبوط بين السحب الملوثة بالدخان فوق (شانجهاى) .

بعد دقيقتين انطلقت صرخة عظيمة فى الطائرة ، حيث هرعت سيدة صينية فى اتجاه خلفية الطائرة ، وفى إثرها اثنا عشر راكبًا مهرولين . وصاح أحدهم بالإنجليزية : « إن الرجال يتقاتلون هناك بالسكاكين ! » .

كان هناك رجلان يشهران السكاكين ، يقومان بإخلاء الركاب من الكابينة الأمامية الممتازة ، والصفوف الأولى من مقاعد الكابينة الرئيسية . وقد خلعا قميصيهما ، كاشفين عن عضلاتهما القوية ، أحدهما مربع الوجه والآخر كثير الصراخ له وجه مستطيل ونظرات حادة ، وكل منهما يحمل فى كل قبضة من يديه سكينًا حادة طويلة .

عندما وصل المعتديان إلى صف مقاعد (روث) وزميله (جوننتر ـ Gunther) أشار إليهما بشراسة أن يلزما مقعديهما .

ومن خلال باب كابينة القيادة المفتوح ، كان فى إمكان (روث) أن يرى رجلاً يضغط بسكينه على عنق القبطان ، بينما احتجز آخران ـ فى الممر الخلفى لكابينة القيادة ـ الطيار المساعد والملاح والمهندس وفنى اللاسلكى ، وكان القميص الأبيض لأحد أفراد الطاقم ملطخًا بالدماء . وغمغم (روث) فى صوت مبحوح : « .. يا إلهى ! ، لقد تم اختطافنا ! » .

أصبح الجزء الخلفى من الطائرة مكدسًا بالركاب ، وكان هناك على الأقل خمسة عشر شخصًا فى الممر الأوسط للطائرة . بينما قبعت اثنتان من المضيفات المرتعدات فى البوفيه الخلفى ، وتقدمت المضيفة الثالثة بتحدٍ وجثت فى الممشى بجانب مقعد (روث) وعيناها تحدقان بغضب .

وقف المهاجم ذو الوجه المستطيل أمامهم صائحًا باللغة الصينية ، وقام (وانج) ـ المرشد السياحى ـ بأعمال

الترجمة التحذيرية : « إنه يطلـب : أن يلزم كل شخص مكانه فى سكون ، وأن يظـل هادئًا ! » . ثم أخـذ المهاجم يسترسل فى عوائه الزاعق .

وفى الصفوف الخلفيـة سمع الأمريكيـون تهامسًا خافتًا بين رجـال الأعمـال اليابانيين . ثم كتب أحدهم ورقة بالإنجليزية ، وسلمها لأمريكى بجانبه : « إنهم سوف يتوجهون بالطائرة إلى (هونج كونج) للتزود بالوقود ، ثم إلى (تايوان) ليعيشوا أحرارًا ! » .

وفى أثناء ذلك بدأت الطائرة فى القيـام بسلسلة حادة من الدورات المائلة على جانبها ، محلقة داخل السحب وخارجها ، وكانت الطائرة ترتجف وتندفع فى دوامات عنيفة ، حتى إن أصـوات التجشؤ كانت تُسمع فوق أزيز المحركات المروحية الأربعة للطائرة .

وبينما انتاب (جونستر) نوبة تجشـؤ ، كـان (روث) يحاول التشبث فى مقعده قائلاً : « .. حـاولا الاسترخاء ، فالأمر أشبه بركوب سفينة ساحلية مضطربة ! » ثم نظر عبر النافذة ، فلاحت له سحابة من بين السماء الزرقـاء .

وفى الحال عادت الطائرة للالتفاف حول مركزها ، ولم يكن عنـد (روث) أدنـى شك أن الطيار يتعمد التحليق خـلال الأجواء المضطربـة ، كمحاولـة لإفقـاد الخـاطفين اتزانهم . ومـع ذلك وقف المختطف ذو الوجه المربع منفرج السـاقين ، وقد ثنى ركبتيه قليلاً ليتلقى صدمات الطائرة ، ثـم أخرج إصبعًا من الداينمـايت Dynamite ، طولـه حوالـى 25 سنتيمترًا . وبوجـه متجهـم ، يتحـدى مئات العيون المستيقظة التى أخذت تراقبه .

بدأ الرجل فى دفع سلك فتيل التفجير عبر طرف غطاء المفجر فى الإصبع ، ثم أوصل الطرف الآخر لسلك الفتيل بزرار ضاغط مع جهاز التفجير ، ثم وضـع القنبلـة فـى الحمام الأمامى ، وأخرج سلك التفجير من تحـت البـاب ، ثم وضع جهاز التفجير تحت أقرب مقعد فى القسم الأمامى .

ومـن خـلال جيشـان النفـس ، غمغـم (جونـتر) : « .. لقد أصبحنا فى عداد الأموات ! » . وأخرج مسبحة من جيبه وأخذ يصلى ويبتهل فى صمت .

فى مقعده الملاصق للبوفيـه الخلفـى ، أخذ (ستيفن دوموفيتش ـ 57 سنة Stephen Domovich) ـ المشرف على

مؤسسة لتقويم الأحداث فى (أنانـدال ـ Annandale) بولاية (نيو جيرسى) ـ يراقب الأحداث بنفس المشاعر المتشائمة باقتراب لحظة الهلاك . وقد أقنعته خبرة ثلاثين عامًا من التعامل مع المنحرفين والمنفلتين ، أن الخاطفين سوف يفجرون القنبلة . خاصة إذا تعرضوا لأى تحرش ، إذ كان صياحهم وتلويحهم بالسكاكين ، دليلاً على أنهم قريبون من نقطة الانفطار ، إن لم يكن الانهيار الكامل . فلو جرى استفزازهم الآن ، فسوف يندفعون فى دوامة من العنف ، دون أى تفكير فى العواقب .

ولكن أفكار (دوموفيتش) المخيفة ، قُوطعت على صوت (آل دون ـ AlDunn) الجالس أمامه وهو يقول كلمات تخرج من جانب فمه : « .. هاى ستيف ، إننا ندور فى حلقة مفرغة ! » فالإستاد المسقوف الذى ظهر عندما بدأت الطائرة أول انحفاض لها ، تمهيدًا للهبوط فى (شانجهاى) ، ظهر مرة أخرى أسفلهم ، ولكن بصورة أكبر وأوضح .

لم تكن الطائرة تدور فى دوائر واسعة فقط ، وإنما كانت تفقد ارتفاعها أيضًا . وحسب تقدير (دون) كانت الطائرة حينئذ على ارتفاع أكثر قليلاً من خمسة آلاف قدم

ـ حوالى 1500 متر ـ وكان الأمر أشبه بمحاولة مشاهدة فيلم أجنبى بدون ترجمة .

كان الطيار فيما يبدو ينفذ خدعة جريئة ، ومن المحتمل أنه يجهل تمامًا وجود قنبلة فى كابينة الطائرة . وكان من الواضح أيضًا أن الخاطفين لم يدركوا أن الطائرة تدور فى حلقات ، ولم يفكر أحد منهم فى إلقاء نظرة خارجية عبر النوافذ .

وخلال الدقائق الخمسين الأولى من بدء الاختطاف ، كان أفراد الطاقم فى خلفية كابينة القيادة يركزون انتباههم على الخاطفين ، متأهبين لأية فرصة للهجوم . وفجأة مالت الطائرة ، فاندفع الطيار المساعد لأقرب الخاطفين المسلحين إليه ، ولكن سرعان ما انقلب على ظهره والدماء تتدفق من جرح فى وجنته .

وكانت المضيفة الجاثية بجانب مقعد (روث) تصيح وتهز قبضتها ، ولكن أحد الخاطفين تقدم إليها بخطى واسعة ، وأطلق أوامره بالصينية .

تقهقرت المضيفة إلى البوفيه الخلفى ، وأحضرت زجاجة

عصير برتقال بالصودا . أطاح الخاطف عنق الزجاجة بضربة من حافة السكين ، ثم صب بعض العصير فى الكوب ، تناول الرشفات الأولى ، ثم ملأ فمه بالعصير ، ورش به الأمريكيين فى الصفوف الأمامية . وبكل ازدراء قذف بالزجاجة لتتدحرج على طول الممر . ولم يجرؤ أحد فى كابينة الركاب على اتخاذ أى إجراء مضاد لهذا العمل الأحمق .

مالت الطائرة وارتجت بشدة ، وشعر (دون) بقطرات من العرق تبلل وجهه ، فقد كان نظام تكييف الهواء متوقفًا عن العمل . وتكثف البخار وأخذ يتساقط من فتحات التهوية العلوية على شكل قطرات ، وتحولت الكابينة إلى فرن كريه الرائحة .

بعد مرور أكثر من ساعتين على اختطاف الطائرة ، أفرج عن المهندس وفنى اللاسلكى ، وسمح لهما بالانضمام إلى الركاب فى الكابينة الرئيسية .

كان أحدهما سليمًا ولم يصب بأذى ، بينما جرح زميله بوحشية فى وجهه ورأسه ، وتوارى الرجلان فى البوفيه

الخلفى . واعتقد (دوموفيتش) أن الخاطفين أرسلوا الرجلين إلى خلفية الطائرة ، حتى يتسنى لهما مراقبة أقل عدد من طاقم الطائرة فى القسم الأمامى .

فجأة ارتفعت صيحات القتال من كل مكان حول الأمريكيين فى مقاعدهم ، ولم يكد يصدق هؤلاء مايرونه . إذ ظهر مهندس الطائرة وبجانبه فنى اللاسلكى فى الممشى ، وقد تسلح كل منهما بالعصى الخشبية الغليظة لمماسح الأرض ، مسددينها للأمام فى وضع المبارزة ، ويتقدمان بطول الممر .

كان (دون) يراقبهما وهما يندفعان للهجوم : «يا إلهى ! إنهما أشبه بدون كيشوت ! » ؛ وهذا الأخير Don Quixote يضرب به المثل فى التصرفات الطائشة فى القصة الخيالية . وكان يسير وراء الرجلين نصف دستة من الركاب الصينيين المسلحين بزجاجات الصودا ، والقضبان الحديدية التى انتزعوها من فرن البوفيه .

فى مقدمة الطائرة صاح (روث) ، و(جونتر) فى وقت واحد : «كلا ! توقفوا ! هناك قنبلة ! » . وقبض (روث) على عصا الرجل المتقدم ، بينما أمسك (جونتر) عصا

الرجل الثانى . وفى نفس اللحظة ، أخذ أحد رجـال الأعمـال اليابانيين يصرخ فى ارتياع : « .. لقد نفد الوقـود ! لقد نفد الوقود ! » .

نظر الأمريكيان عبر النافذة ،وكانت مراوح المحركين على الجانب الأيسر للطائرة متوقفة تمامًا . لقد قُضـى الأمـر ، ومن الأفضل المُضى قدمًا فى لعبة الحظ والقتال ، لذلك ترك الأمريكيان العصى وصاحا فى صوت واحد « اهجموا ! » . وما هى إلا ثوان حتى انفجـرت القنبلـة ، وأطـاحت بجدران الحمام فى الممر والمقاعد القريبة ، وفتح الانفجار فجوة فى جسم هيكل الطائرة ، يصل قطرها إلى خمسة أقدام ـ حوالى متر ونصف المتر ـ ولكن بسبب الارتفاع المنخفض الذى تحلق فيه الطائرة ، فلم يكن هنـاك شعور بتفاوت الضغط خـارج الطـائرة وداخلها . فقط اندفـاع بعض الهـواء إلـى الخـارج من خـلال الفتحـة ، والهدير العـالى للمحركيـن اللذين ما زالا يدوران فى الجناح الأيمن .

انتهز المهاجمون فرصة هذه اللحظة الحرجة التى أدت إلى تشتت الأذهان لاجتياح الخاطفين . كـان المرشـد السـياحى

(وانج) فـى المنتصـف ، مسلحًا بمظلـة مطر ملفوفـة . تمايلت الطائرة بشدة ، ثم انحدرت إلى الأمام .

لقد كان الطيـار فـى صراع مـع الخـاطف الـذى أمسـك سكينًا بجانب حلقه .

كان (روث) منتبهًا لما يحدث من صراع وحشى فـى القسم الأمامى من الطائرة ، ومن صراخ المتقاتلين وسـقوط أجسـادهم . ووسـط هـذه الملحمـة الدمويـة ، رفـع أحـد الركاب الصينيين ذراعيه ملوحًا بصيحـة الانتصـار ، التـى يحتمل الخطأ فيها : « لقد تم قهر المختطفين ! » . ولكن ذلك بعد فوات الأوان ـ كما اعتقد (روث) ـ حيث أصبحت الطائرة خارج التحكم ، وأفلت زمامها تمامًـا ، وأخـذت فـى الانقضاض نحو الأرض .

صرخ (روث) فى زملائه : « اتخذوا وضع السقوط ! » . وارتفع صوت بنصوص من الإنجيل ، بينما أخذت (ليلا لانس ـ Leila Lance) فى الدعاء بهدوء . وهمهم (دون) لزوجتـه (كـارول ـ carol) : « .. لقد مضـى علـى زواجنـا خمسـة وثلاثون عامًا وشب الأولاد ، ولـم يعـد هنـاك ما يدعو



هجوم الطاقم والركاب على الخاطفين بالزجاجات والعصى

للقلق بشأنهم » ، وتشابكت أيديها وهى تقول : « إننى سعيدة لكونى قريبة بجانبك ! »

وألقى (دون) نظرة أخيرة على العالم من النافذة ، وكانت الطائرة تهوى كالحجر الثقيل نحو الأحواض الخضراء من حقول الأرز ، وتقترب منها رويدًا رويدًا .

شعر (دون) . بمقدم الطائرة يستقيم ببطء ، ثم شاهد قلابات الهبوط تتدلى لأسفل على طول حرف الجناح الأيسر : « إنه يسيطر على الطائرة ! إنه فى طريقه إلى الهبوط ! » . ورأى (دون) سنابل الأرز تعبر كالوميض على بعد أمتار أسفل النافذة ، ثم لمست الطائرة الأرض بخبطة قوية ، أدت إلى انفجار العجلات الأمامية ، مما أدى إلى انبعاث زخات من الشرر بأزيز مرتفع . ولم يصدق (دون) عينيه ، كانت الطائرة تزحف فوق ممر من الأسمنت المسلح ، «إنه ممر هبوط الطائرات » . دوى الصوت فى الكابينة ، فاندفع الركاب فى عاصفة عفوية من الهتاف .

كانت سيارات الإسعاف والإطفاء والطوارئ تجرى جنبًا إلى جنب مع الطائرة ، وقد كتب على جوانبها (شانجهاى) . كما كانت هناك شاحنات محملة بالجنود على طول جانبى الممر . وبمجرد توقف الطائرة المنكوبة ، جرى فتح باب

الطوارئ فى القسم الخلفى ، حيث تم جذبه بعنف من الخارج . واقتحمت فصيلة من الرجال المسلحين الطائرة ، وهرولوا على طول الممر ، ثم عادوا يجرون المختطفين فاقدى الوعى .

عندما تم سحب الطائرة إلى المبنى الرئيسى للمطار ، وقف طاقم الطائرة على أعلى السلم لمصافحة الركاب وتوديعهم .

استجمع (روث) قواه وتقدم عبر حطام القنبلة وآثار المعارك نحو القبطان (يانج جيهاى ـ Yang Jihai) ـ وهو رجل متزن صلب فى الخمسين من عمره ـ وقال له : « شكرًا لك ! » . وشد على يده بحرارة وضمه إلى صدره ، وعندما استقام الرجلان مرة أخرى والتقت عيناهما ، كانت مملوءتان بالدموع ، كذلك فعل الركاب مع كل طاقم الطائرة .

وفى مبنى المطار عرف الأمريكيون أن جميع الطائرات قد حولت مسارتها طوال الساعات الثلاث لاختطاف الطائرة ، والتى كانت خلالها تحلق فوق المطار ، لاستنفاد الوقود والسيطرة على المختطفين . ثم استقل الجميع أوتوبيسًا سياحيًا إلى الفندق ، حيث كان منظره فريدًا على الطريق السريع إلى مدينة (شانجهاى) . كان الأمريكيون

يغنون فى سعادة فى صوت واحد كما يبدو ، ولكنهم فى الواقع كانوا يرتلون تسبيحه شكر خاصة « Doxology » .

أما الخاطفون الخمسة فقد أعدموا فى (شانجهاى) بعد محاكمة عاجلة . كما تم تكريم القبطان (يانج) وأفراد طاقم الطائرة فى حفل خاص ، ومنحوا أوسمة الاستحقاق لشجاعتهم وحسن تصرفهم ، فضلاً عن تقدير الهيئات الدولية لسلامة الطيران .



بتصرف عن المصدر :

Reader's Digest Magazine
An Article Titled « Skyjack Over Shanghai »
by Peter Michelmore . February 1983 ,
New York , N.y. , U.S.A.



القبض على المختطفين الخمسة فور هبوط الطائرة فى مطار (شانجهاى)

نفد الوقود فى الطائرة العملاقة !

بقلم : [ويليام هوفر ، ومارلين هوفر]

كان ركاب الطائرة الحديثة من طراز (بوينج ـ 767) ذات المحركين النفاثين ، والتابعة للخطوط الجوية الكندية ، يتناولون طعام العشاء على ارتفاع 12 كيلومترًا ونصف الكيلومتر . وكانت الطائرة منطلقة بسرعة 860 كيلومترًا فى الساعة ، فى رحلة تستغرق حوالى أربع ساعات ، لمسافة 3500 كيلومتر من مدينة (مونتريال ـ Montreal) بمقاطعة (كويبك ـ Quebec) فى شرق (كندا) ، إلى مدينة (إيدمونتون ـ Edmonton) بمقاطعة (ألبرتا ـ Alberta) غرب (كندا) ، وذلك فى مساء يوم 23 يوليو 1983 .

كانت الطائرة تحلق فوق بحيرة (ريدليك ـ Redlake) غرب مقاطعة (أونتاريو ـ Ontario) ، وقد قطعت حوالى نصف المسافة ، بقيادة القبطان (روبرت بيرسون ـ Robert Pearson) ، ومساعده (موريس كينتال ـ Maurice Kentall) ، حينما دخل كابينة القيادة (ريك ديوى ـ Reck Dewy) ـ المدير الفنى بالشركة ـ والذى كان على متن الطائرة

لزيارة والده فى (ألبرتا) ، وذلك تلبية لدعوة القبطان للاطلاع على الأجهزة المتقدمة للطائرة الجديدة للشركة ، والتى يصل ثمنها إلى 40 مليون دولار .

فى أثناء ذلك انطلق أحد أجهزة الإنذار بصفير حاد تردد أربع مرات . تساءل (كينتال) عما حدث ، أما (بيرسون) فقد أطلق سيلاً من الكلمات الساخطة ، وسرعان ماظهر سبب الخلل على إحدى الشاشات . كان كل من خزانات الوقود الثلاثة يعمل بوساطة مضختين للتعبئة أو لتغذية المحركات ، وكانت إحدى مضخات الجناح الأيسر تعمل بضغط منخفض . فقام القبطان (بيرسون) بفتح صمام عرضى يسمح للوقود فى خزان الجناح الأيمن بالتدفق للخزان الأيسر .

ثم تصفح « دليل الإرشادات السريعة » فى الحالات الطارئة . وأشار الدليل إلى أنه لاداعى للانزعاج طالما أن العطل لم يصب إلا مضخة واحدة من المضختين فى الخزان الأيسر . وأقفل (بيرسون) صمام التغذية للمضخة التالفة ، واعتقد من تجاربه السابقة أن الأعطال التى تطرأ على طائرة حديثة كهذه ، تكون غالبًا ناتجة عن خلل فى أحد أجهزة الكمبيوتر ، وليس فى الأجهزة الميكانيكية .

وبعد فترة قليلة انطلق جهاز الإنذار مرة ثانية ، وتحول القلق إلى خوف حقيقى ، فالسبب الذى ظهر على الشاشة يؤكد قرب توقف المضخة الثانية للخزان الأيسر . وعلى الفور اتخذ (بيرسون) قرارًا : « .. سوف نتوجه إلى مطار (وينبيج) الآن ! » . كان العطل الثانى واضحًا ولايمكن إرجاعه لخلل فى الكمبيوتر ، وأصبح المحرك الأيسر يواجه مشكلة كبرى .

وفصل (بيرسون) جهاز الطيران الآلى « Auto Pilot » ، وتولى بنفسه قيادة الطائرة ، والهبوط بها فى أقرب مطار . وخاطب مساعده (كينتال) مطار (وينبيج ـ Winnibeg) فى مقاطعة (مانيتوبا ـ Manitoba) : « .. هنا الرحلة رقم 143 للخطوط الجوية الكندية .. إننا نواجه مشكلة ! »

خلال ثوان حصلت الطائرة على تصريح بتحويل مسارها ، وإذن بالهبوط فى (وينبيج) على بعد 205 كيلومترات إلى الشمال الشرقى من المطار ، وكانت الساعة تشير إلى الثامنة وأربع عشرة دقيقة مساءً . وكان على (بيرسون) أن ينحدر بالطائرة بسرعة من هذا الارتفاع

العالى ، إلى مستوى 1800 متر دفعة واحدة . ولم يكن ذلك انحدارًا فى الحقيقة ، ولكنه كان سقوطًا من الجو مسيطرًا عليه .

وأحس الركاب فجأة بهبوط مفاجئ ، كمن يهوى من ارتفاع عال ، ولكن القلق لم ينتب أحدًا ، فالطائرة تعد الأحدث من نوعها ، وتستخدم أجهزة متقدمة جدًا مماثلة لأجهزة المكوك الفضائى الأمريكى « Shuttle » ، وتكاد تطير بلا طيار . كما أنها كانت الطائرة الأولى فى أسطول الشركة الكندية ، التى تحتسب الوقود والمسافات بالنظام المترى العشرى « Metric System » ، بدلاً من المقاييس البريطانية القديمة .

وجلس (ريك ديوى) ـ المدير الفنى بالشركة ـ خلف القبطان ومساعده ، يحاول أن يبحث فى ذهنه عن سبب يفسر ما يجرى من أحداث . والحقيقة أنه كان هناك الكثير من الأحداث المقلقة ، فقد ظهرت مشكلة فى الأجهزة الثلاثة الخاصة بقياس كمية الوقود عند إعداد الطائرة للإقلاع فى مطار (مونتريال) . ومع أن الفنيين

لم يستطيعوا تشغيلها ، إلا أن الطائرة تلقت تصريحًا بالإقلاع ، بعد قياس كمية الوقود يدويًا . وقد أضاف الفنيون كمية من الوقود فى خزان الجناح الأيسر لتصحيح اختلال التوازن بناءً على إلحاح القبطان (بيرسون) . كما لاحظ مساعده (كينتال) أن الفنيين يلاقون صعوبة فى تطبيق المعادلة الحسابية لتحديد كمية الوقود ، مما خلف فى نفسه شعورًا مبهمًا بالقلق .

ولكن بيرسون تساءل عما يكون أبسط وأكثر دقة من القياس اليدوى ، وهو نظام يشبه قياس كمية الوقود فى سيارة بوساطة عمود مدرج . والذى حدث أن فريق الصيانة وقع فى حالة من الارتباك مماثلة لما يعانيها الكثيرون من الكنديين بسبب اعتماد النظام المترى فى كندا منذ عام 1971 ، ولم يألفوا بعد التحويل بين النظامين . وهكذا تزودت الطائرة بنصف كمية الوقود اللازمة لانهاء رحلتها المقررة ، دون أن يفطن لذلك أحد .

كانت الطائرة على ارتفاع 9400 متر ، ومستمرة فى انحدارها لأسفل ، فيما خيم على كابينة القيادة جو مشحون

بالقلق ، ولم يمض بعد سوى خمس دقائق على الإنذار الأول . وفجأة انطلقت أربعة إنذارات صوتية حادة ، تلتها أربعة أخرى معززة بالأضواء الحمراء المتوهجة ، فلم تعد المشكلة مقصورة على مضخة الخزان الأيسر ، بل شملت جميع المضخات الست التى تغذى المحركين من الخزانات الثلاثة .

عندئذ أيقن القبطان ومساعده أن المشكلة تكمن فى تدفق الوقود إلى المحركين ، وليس فى المضخات نفسها . ومع هذا اليقين سرت قشعريرة فى أجساد الرجال الثلاثة .

وبهدوء قام (ريك ديوى) باستدعاء (روبرت داجير - Robert Daguerre) كبير المضيفين ، وقال له (كينتال) : « .. إننا متوجهون إلى (وينبيج) ، ونعانى مشكلة فى جهاز الوقود ، ونحن الآن على بعد 193 كيلومترًا منها ، وسوف يستغرق الوصول إليها نحو 20 دقيقة » .

وتدخل القبطان قائلاً : « اجمع المضيفين وأعطهم تعليمات الهبوط الاضطرارى ! » . وأكد عليه ضرورة أن يفعل ذلك دون إثارة أو انتباه الركاب .

نفد الوقود وتوقف المحركان النفاثان والطائرة فى أعالى الجو

وجمع (داجير) المضيفات فى مؤخرة الطائرة، وأعطاهن تعليمات الهبوط الاضطرارى، كما جاءت فى كتيب الطوارئ، وكما يعرفها هو أيضًا بالتفصيل، فقد كان طيارًا.

ترددت أصوات الإنذار مرة أخرى فى كابينة القيادة، معلنة انهيار مضخات الوقود الست. ثم تلتها إنذارات أخرى تعلن حاجة المحركين الشديدة للوقود، وبعد لحظات توقف المحرك الأيسر تمامًا.

اتصل (بيرسون) ببرج المراقبة: « .. فقدنا محركنا الأول. سوف نحتاج إلى جميع الشاحنات فى الخارج ! ». وطلب تغيير ممر الهبوط بآخر دون الحاجة إلى الدوران حول المطار، إذ أدرك (بيرسون) أن عليه الهبوط دون أن يضيع دقيقة واحدة.

ومع اقتراب الطائرة من مطار (وينبيج)، وعلى ارتفاع 8 آلاف متر، غرقت كابينة القيادة فى ظلام دامس. واختفت جميع البيانات والأرقام من على

الشاشات، وأصبحت جميع العدادات والأجهزة الإليكترونية والكمبيوترز والبوصلة وغيرها عديمة الفائدة، فقد توقف المحرك الأيمن كذلك. ومع انهياره توقفت المولدات الكهربائية عن العمل، وانقطع التيار الكهربائى.

ووجد القبطان ومساعده نفسيهما فى طائرة حديثة للغاية محلقة على ارتفاع عال وقد نفد وقودها تمامًا، وعلى مسافة 120 كيلومترًا من أقرب مطار، وليس لديهما إلا أجهزة هى أقل مما يمكن أن يتوفر فى طائرة خاصة صغيرة.

وقام (كينتال) بتشغيل مولدات الطوارئ للحصول على بعض الطاقة، ثم أخذ يقلب صفحات الإرشادات السريعة، بحثًا عن التعليمات التى تمكنه من تشغيل محرك الطوارئ الذى يعمل بقوة دفع الهواء. وهو محرك صغير يقع على الجانب الأيمن من الطائرة، وله غطاء مستقل، وعند بروزه من مكانه يعمل بقوة ضغط الهواء المندفع، حيث يتيح من الطاقة الكهربائية ما يكفى لتشغيل قلابات الأجنحة

والأجزاء المتحركة فى الذيل للسيطرة على الهبوط الاضطرارى .

أخذ (كينتال) ينادى برج المراقبة ليعلمه بتوقف المحركين ، بينما استدعى القبطان كبير المضيفين (داجير) عبر مكبر الصوت ، وكان ذلك بالنسبة للركاب أول نذير حقيقى بالخطر . وطرق القبطان الموضوع مباشرة : « .. لقد نفد منا الوقود ، ونحن مضطرون للهبوط فى (وينبيج) . أعط الركاب تعليمات الهبوط الاضطرارى » . وعاد (داجير) إلى مؤخرة الطائرة ، وقال بحزم لزملائه : « يجب أن نقدم شرحًا حيًا » .

وتمركز أفراد الطاقم فى أماكن مختلفة من الطائرة ، وخاطب (داجير) الركاب بالميكروفون ، بينما أفراد الطاقم يقدمون عرضًا حيًا أمامهم . بما فيه نزع الأحذية والمناظير والأسنان الصناعية ، وأية أشياء حادة فى الجيوب . مع التأكد من أحزمة الأمان ، والإمساك بأعلى المقعد الأمامى ، مع إسناد الرأس إلى الأذرع وغيرها .

ثم انتقل أفراد الطاقم إلى المهمة التالية ، باختيار أشخاص أقوياء يجلسون قرب أبواب الطوارئ للمساعدة فى فتحها . وآخرين للإسهام فى فتح ونشر منزلقات الطوارئ من أبواب الطائرة إلى الأرض ، ومساعدة الركاب .

كان برج مطار (وينبيج) الوحيد الذى لديه جهاز رادار مباشر ، ويتابع الطائرة لحظة فلحظة على الشاشة . وفى كابينة الطائرة أخذ الكابتن (بيرسون) يفكر بصوت مرتفع : « .. حسن ، ما هى أفضل سرعة للهبوط ؟ » . ولم يجد فى دليل الطيارين أى تطرق إلى موضوع الانزلاق الهوائى كطائرة شراعية ، والهبوط بطائرة نفاثة ضخمة يصل طولها إلى أكثر من 50 مترًا وقد توقف محركاها .

إلا أن (بيرسون) كان يجمع إلى جانب خبرته فى الطيران ، معرفة بالانزلاق الهوائى كطائرة شراعية ، بحكم عمله السابق كمدرب للطيران الشراعى . وكان (بيرسون) يعلم أن هناك سرعة مثالية لإبقاء الطائرة فى الجو أطول فترة ممكنة . فالهبوط الفائق السرعة ، أو المفرط فى البطء

كلاهما خطأ مميت . وقدر (بيرسون) أن سرعة 400 كيلومتر فى الساعة تتيح للطائرة بلوغ المدى الأقصى . ولكن الطريقة الوحيدة لمعرفة سرعتها عند الهبوط كانت التخمين ، إذ إنه أسلوب فى الهبوط لم يسبق أن جربه أحد ، خصوصًا بطائرة نفاثة .

فى تلك الأثناء تلقى القبطان اتصالاً من مركز مراقبة الطيران الكندى : « .. تشير أجهزتنا إلى أنكم على مسافة 105 كيلومترات من (وينبيج) ،وحوالى 72 كيلومترًا من (جيملى ـ Gimli) » . وقال مساعده (كينتال) : «(جيملى) ! إنه ممر طويل ، فهذا المطار الحربى كان ذات يوم يضج بالحركة ، لكنه مقفل منذ عام 1971 . » . وسأل (بيرسون) : «هل هناك معدات طوارئ فى جيملى ؟» . وكان رد ضابط الحركة بالنفى ، فليست فيه حتى أجهزة مراقبة . وبعد تردد قصير قال (بيرسون) : « إننا نفضل (وينبيج) إذن » .

كان الكابتن يريد أن يصل بطائرته إلى المطار وهى على ارتفاع كيلومتر ونصف الكيلومتر ، لمزيد من المناورة .

ولكن خطة الانحدار السريعة التى وضعها (كينتال) ـ بناءً على المعلومات الواردة بالراديو ـ أكدت أن أمامهم 90 كيلومترًا ، فيما الارتفاع المتبقى لايتعدى الثلاثة آلاف متر . وقال (كينتال) : « .. لن ننجح . سنكون على بعد 19 كيلومترًا دون الهدف ! » . وأكد برج (وينبيج) هذه النتيجة بناءً على حسابات الكمبيوتر .

وفى الحال قرر (بيرسون) التوجه فورًا إلى مطار (جيملى ـ Gimli) الحربى القديم ، الذى يقع قرب الضفة الجنوبية الغربية لبحيرة (وينبيج) . وتلقى تعليمات جديدة من البرج كى يرشده إلى المطار القديم ، حيث كان عليه أن يستدير بالطائرة 345 درجة إلى اليمين . ولكن القبطان استطاع أن يحقق هذا الانعطاف الحاد ، ثم أتبعه بانزلاق صامت فى محاذاة الضفة الجنوبية الغربية للبحيرة .

وكان الممر الشرقى فى مطار (جيملى) مفتوحًا أمام الطائرات الخفيفة ، أما الممر الغربى فقد تحول إلى ميدان لسباق السيارات وتستخدمه النوادى الرياضية فى المنطقة ، وكان فى ذلك الوقت يعج بالمقطورات والخيام المنصوبة من

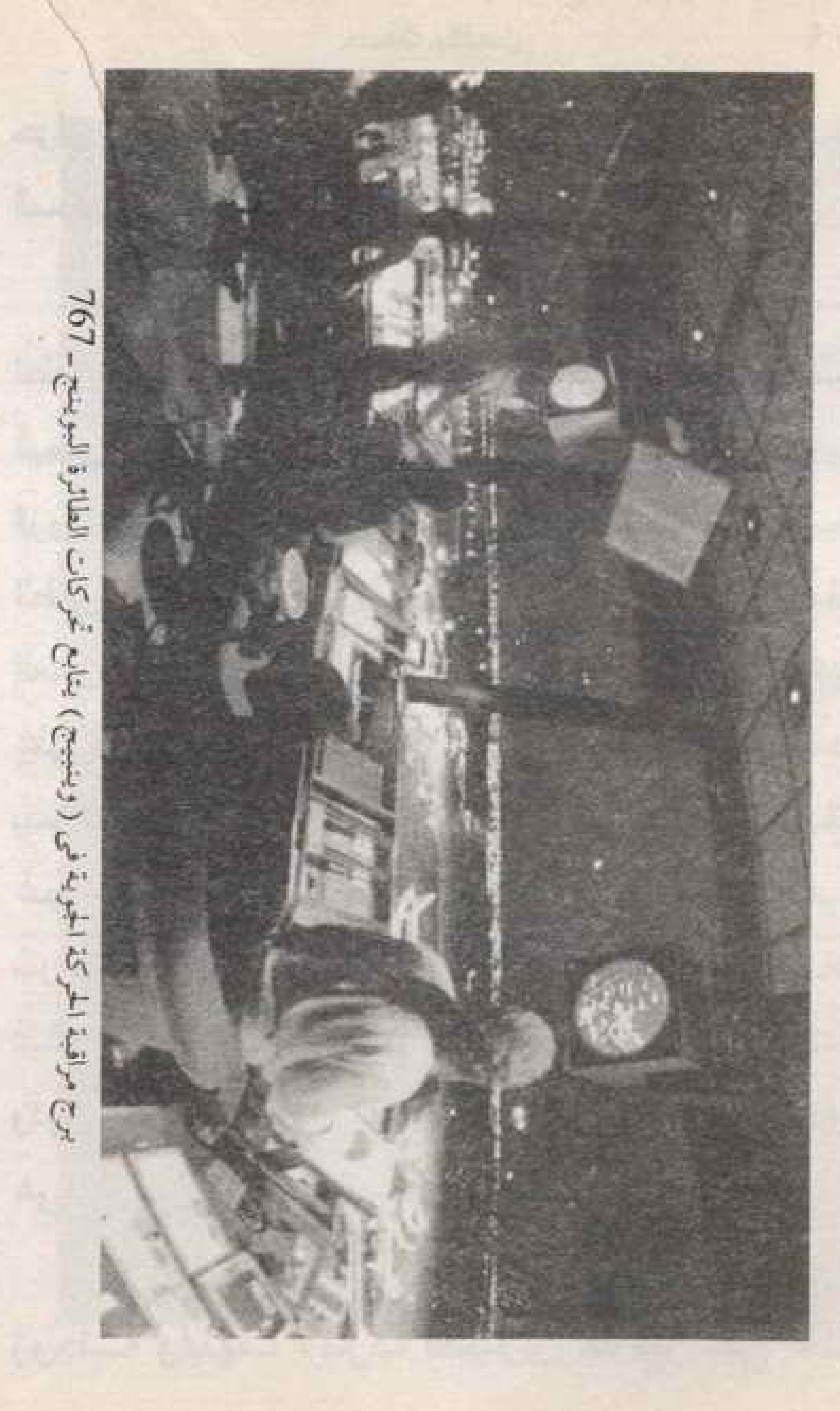


كان لابد للطائرة العملاقة أن تهبط فى مطار (جيملى) الحربى القديم

حولـه لقضـاء أمسـيات الصيـف ، والاسـتمتاع بسـباق السيارات .

أصبحت الطائرة الآن تحـت السحب القاتمـة ، وتـأكد الطياران أنهما يتجهان شمالاً إلى المطـار فى محاذاة ضفة البحيرة والطريق السريع الموازى لها ، وكانت الحقـول الزراعيـة والبيـوت الريفيـة الصغيرة منتشرة على يسـار الطائرة ، وما لبث أن ظهر أمامها قرب الشاطئ المنظر المألوف لممر مستقيم . وأعلمهما برج (وينبيج) أنهما على مسافة 16 كيلومترًا من الممر ، وتقترب من المطار بسرعة 330 كيلومترًا فى الساعة ، والطاقة الكهربائية غير كافيـة لتشغيل قلابات الأجنحة بكفـاءة ، لتخفيـف سرعة الطائرة إلى 240 كيلومترًا فـى الساعة . ومعنى ذلك أن الطـائرة ستحاول الهبوط بفرامل تعمل جزئيًا ، ودون محركات تسمح بالمناورة ، وباعتبار أن هذه المحاولـة هى الفرصة الوحيدة المتاحة .

وعاد (ريك ديوى) إلى مقعده فى كابينة الركاب بجانب زوجتـه وابنهما ، تاركًا الطيارين للتركيز على عمليـة



برج مراقبة الحركة الجوية فى (ويتشيتا) يتابع تحركات الطائرة البوينج 767

الهبوط المعقـدة . وكـان بعض الركاب قد أقاموا حولهم دعائم من الوسادات ، فيما جثم آخرون متخذين الوضع الملائم للهبوط الاضطرارى .

تابعت الطائرة انحدارها السريع ، ولكنها مازالت على ارتفاع أكثر مما يجب ، وقد تتجاوز الممر وتستقر فى الحقول . وفكر (بيرسون) بسرعة ، وأمر (كينتال) بإنزال عجلات الهبوط على أمل أن تخفف من سرعة الطائرة نتيجة مقاومة الهواء المتزايدة . ولكن الضغط لم يكن كافيًا ، لذلك ثبتت العجلات الخلفية الكبيرة تحت الطائرة ، أما الأمامية فقد تدلت من مكانها ولكنها لم تثبت .

قام الكابتن بمناورة عنيفة بالجنيحات المتحركة للميل والانزلاق الجانبى ، حتى تفقد الطائرة بعضًا من سرعتها وارتفاعها . ونظر (كينتال) من نافذة الطائرة وقد اقتربت من الممر كثيرًا ، وشاهد بذعر أشخاصًا يقفون وسط الممر . فى حين كان (بيرسون) مشغولاً بمناوراته العنيفة التى جعلت الطائرة على ارتفاع 12 مترًا فقط ، ووجه مقدمة الطائرة نحو بداية الممر .

انفجرت عجلتان فى الجانب الأيمن بسبب قوة الصدمة واندفاع الطائرة بسرعة ، وضغط الكابتن على الفرامل بقوة فانخفضت مقدمة الطائرة قليلاً ، ولكن بدلاً من سماع صوت العجلة الأمامية وهى تضرب الأرض ، سمع صوت انفجار ، ثم بدأت الطائرة تنزلق على مقدمتها فوق الممر وحولها سحابة من الدخان الأبيض .

شاهد (بيرسون) فتى يمتطى دراجة ، وأناس كثيرون يتبعثرون يمينًا ويسارًا مندفعين خارج الممر . وأخذ (بيرسون) يحاول استخدام الفرامل اليمنى واليسرى بالتبادل ، للمحافظة على الطائرة وسط الممر ، ثم توقفت فى النهاية .

أخذت المضيفات فى إخلاء الطائرة بسرعة قبل نشوب أى حريق . ولكن الطائرة استقرت فى وضع مائل ، وقد انخفضت مقدمتها وارتفع ذيلها . ومع ذلك أمكن للركاب التعاون على إخلاء الطائرة تمامًا . ثم أخذ القبطان ومساعده يعملان وفقًا لتعليمات الطوارئ ، بالنسبة للنواحى

الفنية فى كابينة القيادة ، ثم توجها إلى كابينة الركاب للتأكد من إخلائها ، ومعرفة مصدر الدخان لإطفاء النيران قبل أن تنتشر . وخلال دقائق وصل رجال الإطفاء والطوارئ والإنقاذ إلى المكان ، فقاموا بإطفاء النيران فى المادة العازلة تحت مقدمة الطائرة ، والتى كانت تحترق ببطء بسبب الاحتكاك الشديد .

توصلت التحقيقات الداخلية التى قامت بها شركة الخطوط الكندية ، إلى إلقاء اللوم على القبطان ومساعده ، وثلاثة من الفنيين الذين زودوا الطائرة بالوقود ، وصدرت فى حقهم قرارات تأديبية . ولكن الصحافة تناولت الموضوع ، فاضطرت الحكومة الكندية إلى تعيين لجنة تحقيق مستقلة برئاسة قاض . وأكدت التحقيقات فى النهاية أن مسئولية ماحدث تقع على عاتق إدارة الشركة وموظفى الصيانة . وأشار التقرير إلى « خلل فى الاتصال والنظام داخل الشركة » . وأشاد بمهارة القبطان ومساعده وطاقم الطائرة « الذين أمكنهم التغلب على نواحى النقص فى الإدارة وفى المعدات والخبرة الفنية ، بتفانيهم ومهاراتهم ، وأمكنهم تجنب كارثة كبرى » .

وبذلك جرت عملية تطهير وتغيير شاملة فى إدارة الشركة ، وحظى القبطان ومساعده بالتكريم اللائق وشهادات الاستحقاق من رابطة الطيارين الكنديين ، والاتحاد الدولى للطيران . أما الطائرة نفسها فقد تم إصلاحها ، وتعمل منذ ذلك الوقت تحت الرقم الرسمى وباسم « طائرة جيملى الشراعية »



بتصرف مختصر عن كتاب :

Adapted From a Book Titled « Firefall » by William and Marilyn Hoffer . Published by St. Martin Press gnc. , 1989 New York , N.y. , U.S.A.

سقط بطائرته وسط الغابة ..

بقلم : [جون أوستيل]

بدأت المتاعب بصوت قعقعة عالية ، أشبه بشخص يضرب بمطرقته ذيل الطائرة . وأخذت طائرة الهليكوبتر الصغيرة تدور باضطراب حول نفسها فى الهواء ببطء . وأدرك الطيار (وولتر ييتس ـ Walter Yeats) أن الخلل المفاجئ الذى أصاب مروحة الاتزان فى ذيل الطائرة ، قد يؤدى إلى دوران الطائرة حول نفسها بسرعة شديدة ، ثم الاصطدام بالأرض .

كان ذلك فوق منطقة الغابات شرق مقاطعة كولومبيا البريطانية British Columbia ، التى تقع فى أقصى الغرب الكندى على المحيط الباسفيكى . على الفور خفف الطيار من سرعة الطائرة ، وانحدر إلى ارتفاع أقل ، ثم أخذ يبحث بعينيه عن مكان يصلح للهبوط المفاجئ ، بين أشجار الصنوبر الكثيفة التى تغطى أرضًا سبخة على مدى البصر .

ولكن لم يكن من السهل السيطرة على طائرة هليكوبتر فقدت توازنها وتهوى بسرعة ، وقرر (بيتس) على الفور التحليق فوق قمم الأشجار ليكون الاصطدام أخف وطأة . وحاول رفع الطائرة إلى أقصى علو ممكن لوقف اندفاعها فى اللحظات الأخيرة .

سرعان ما سقطت الطائرة ، وصرخ (بيتس) بأعلى صوته : « ساعدنى يا إلهى ! » واستجمع قواه لمواجهة أحكام القدر . وأسلم نفسه لموجة شديدة من القعقعة والضربات والاضطرابات المدمدمة . بينما أخذت ريشتا المروحة الرئيسية فى قطع الأشجار والأغصان ، كنصلين حادين ، واخترق أحد الفروع الزجاج الأمامى للطائرة ، بينما اخترق آخر الباب الأيسر وضرب جانب الطيار ، ثم انحرف إلى خده ، كما اقتلع باب الطائرة الأيمن وهوى ، فيما اندلعت النيران فى الحطام .

وفى جنون خلع (بيتس) حزام الأمان ، واندفع إلى الخارج من فتحة الباب الأيمن ، وقد ارتسم كل شىء من

حوله بلون الدماء الحمراء التى تسيل على عينيه . ونظر خلفه ليرى طائرته وقد تحولت إلى كتلة من الجحيم ، وخشى أن يؤدى ذلك إلى انفجارها ، فأخذ يزحف مذعورًا فوق الأرض المبللة ، حتى وصل إلى حفرة ممتلئة بمياه الأمطار . فاستلقى فيها وقد خارت قواه ، وأخذ ينظر إلى طائرته وهى تحترق ، ذاهلاً عن برودة الماء الشديدة . وما لبث أن أغمى عليه ، بعد أن استغرق الكابوس كله عدة دقائق قليلة .

كان (وولتر بيتس) قد غادر مدينة (فورت نيلسون - Fort Nelson) شرق (كولومبيا) البريطانية بعد تنظيم أعماله هناك ، متجهًا نحو الجنوب .

كان ذلك صباح يوم الأحد الثانى من شهر سبتمبر 1979 ، على أمل أن يبلغ ولاية تكساس الأمريكية بعد أربعة أيام من الوقوف المتكرر على مدى الطريق للتزود بالوقود .

وكان يستقل طائرة هليكوبتر من طراز (جيت رينجر-



كان من المقرر أن يصل إلى منزله فى ولاية (تكساس) بعد أيام من (كندا)

Jet Ranger) ، صناعة شركة (بِلْ - Bell) الأمريكيـة .
وهى طائرة لها مروحة رئيسية ذات ريشتين ، وكابينة تسع
أربعة مقاعد ، وأقصى مدى لهـا 700 كيلومـتر ، بسرعة 219
كيلومترًا فى الساعة . وكانت زوجتـه (تريسى - Trassy)
تعرف ذلك وتنتظـره مع ابنتيهمـا (سـوزى - Suzy)
و(شـيرى - Sherry) . وابنيهمـا (جـورج - George)
و(جريجورى - Gregoury) . ولاشك أن الجميع سـوف
يفتقدونـه .

لقد اختبر (بيتس) بعض الأخطار من قبل ، ولكنـه الآن
أقرب إلى الموت من أى وقت مضى ، وربما كان أسلوب
الحياة الذى اختاره (بيتس) السبب لما هو فيه . فهو رجل
محب للمغامرة ، فى الخامسة والخمسين من عمره ، سبق
لـه العمل فى البحرية الأمريكية فى المحيـط الباسفيكى .
وتدرب على الطيران فى الشمال لمدة 12 سـنة ، ودرس
أساليب مواجهة الأخطار . وأمضى من قبل سنة كاملة
وحيـدًا فى ولاية (آلاسكا - Alaska) الشمالية الأمريكية
منقبًا عن الذهب قرب نهر (كاسكو كويم - Kasko Quim)

وحقق ثروة فى مجـال العقـارات ، وله مشروعات كثيرة فى غرب (كندا) .

ولكـن عليـه الآن أن يسـتجمع كـل تجاربـه ، وربمـا حكمته ، للمحافظة على حياتـه ، التـى أصبحت الآن فى خطر شديد .

لم يستعد (بيتس) وعيه إلا بعد حلول الظلام ، كانت طائرته قد تحولت إلى كتلة مـن المعـدن المحتـرق ، وإن كانت النيران ما زالت تلتهم بعض الأغصان .

حاول النهوض علـى قدميه وهـو ينتفض ، ووجد أن هذا الأمـر عسير عليه ، وشعر بـآلام شديدة فى ظهره وصدره ، ولاحظ أن بعضًا من ضلوعه اليسرى قد كسرت . وعرف فيما بعد أن إحدى فقرات ظهره قد سحقت أيضًا . وسال الدم من جروحه على عينيـه ، مسببًا غشـاوة علـى إبصاره .

حاول مرارًا أن يقف مستعينًا بأقرب شجرة ، ولكنه لـم يستطع ، كمـا أنه لـم يعد فى إمكانه التحرك إلا زحفًا على

يديه وركبتيه . وهكذا أمضـى (بيتس) ليلتـه الأولـى وهو فى شبه غيبوبـة ، مستندًا إلى جذع شجرة ، فوق مياه باردة مختلطة بالطحالب وطين الأرض .

فى صباح اليـوم التـالى تمكن (بيتس) من الزحف إلى حطام الطـائرة ، فعثر بين الرمـاد علـى سـكينه اليـدوى ، وعلبة خوخ محفوظ . وقـام بـانتزاع عدسـة آلـة التصوير المحترقـة ، لاستخدامها فـى إشـعال النيران ، وعثر علـى صندوق الأدوات الميكانيكية وبـه منشـار معـادن وأسـلاك ووعـاء يمكن استخدامه فى الاحتفـاظ بمياه المطر ، والأهم من ذلك كله حذاؤه الثقيل وسترته الواقية من المطر ، حيث لم تمتد إليهما النيران . وكان فى جيبـه علبـة ثقـاب بها سبعة أعواد ، وعلبة حلوى صغيرة .

وكـان همـه الأول منصبًّـا علـى ضلوعـه المكسـورة ، فالحركة الدائمة قد تمزق رئته . لذلك قطع شرائح رقيقة من خشب الصنوبر ، ولفهـا معًا ثـم شدها بالأسلاك علـى هيئـة قفص واق حول وسطه وصدره ، لعلها تحفظ أضلاعه فـى مكانها .

كان (بيتس) يفخر دائمًا بقوة إرادته ، ولكنه عرف الآن أن قوة الإرادة لاتكفى وحدها لإنقاذه . فأخذ يصلي بحرارة كى يهتدى رجال الإنقاذ إلى مكانه ، وأن يمنحه الله القوة للبقاء على قيد الحياة . وقال لنفسه : لابد أن فرق البحث والإنقاذ قد بدأت عملها بعد ساعات من عدم وصوله إلى المحطة التالية فى طيرانه المرسوم والمصرح به . إذ إنه لم يستطع حتى أن يرسل إشارة استغاثة واحدة عند تعرضه للمتاعب بجهاز الراديو . كما أن طائرته سقطت وسط أشجار الصنوبر الكثيفة ، بحيث لم يعد فى استطاعة طيار الإنقاذ أن يراه ، إلا إذا حلق فوقه مباشرة .

وهكذا مرت الأيام الثلاثة الأولى بلياليها وهو ذاهل عما حوله ، وقد تبلل تمامًا بالمياه وأخذ جسمه يرتجف بشدة .

غير أن (بيتس) لم يقهره اليأس ، وقرر أن يشيد لنفسه ملاذًا وإلا واجه الموت بسرعة . فزحف حتى مكان الباب الأيمن المخلوع ، وسحبه إلى جذوع أشجار مقطوعة ، ووضعه فوقها كسقف واق ، وسد الفتحات الجانبية ببعض حطام الطائرة وأغصان الصنوبر . ثم جمع بعض الأعشاب

الطويلة بما يكفى لصنع فراش ، ثم أمضى الليلة التالية فى ذلك المخبأ منتظرًا زوال الألم ، وكان يدلك رجليه المتيبستين ، وقدميه المتورمتين طوال الليل .. فوقفت نوبات الصداع والتشنج الناتجة عن الجوع .

وأخذ فى صباح اليوم الرابع فى البحث عن شيء يصلح للأكل ، فعثر على بعض شجيرات التوت البرى ، ثم قام بجمع بعض الأغصان والحشائش الجافة فى كومة لإشعال النيران بعد توقف المطر ، لإرشاد فرق الإنقاذ لمكانه . ثم حاول جر نيل الطائرة إلى أرض خالية من الأشجار على بعد أمتار ، على أمل أن يراه طيار الإنقاذ ، ولكنه لم يستطع . فاستسلم (بيتس) للأمر الواقع ، وزحف إلى مأواه حيث غط فى نوم عميق .

استيقظ (بيتس) صباح اليوم الخامس منتعشًا ، وأخذ طريقه إلى شجيرات التوت البرى ، وهو يُمنّى نفسه بالأمل . وشاهد طائرًا أسود اللون ينظر إليه من فوق شجرة قريبة ، فاستبشر خيرًا . وفى مساء اليوم نفسه ، وقبل حلول الظلام ، شاهد دبًا ضخمًا على مسافة أمتار منه ، فأخذ يطرق رقائق الألومونيوم ويصيح ، إلا أن الدب لم يهرب بل تقدم منه

وقد برزت أنيابه ، فأخذ (بيتس) يصلى بلا انقطاع داخل كوخه . ودار الدب حول الكوخ مرارًا ثم ذهب بعيدًا ، ولكن (بيتس) لم يستطع النوم فى تلك الليلة خوفًا من عودة الدب ، ولكنه استغرق نهار اليوم التالى كله فى نوم مرهق .

وفى اليوم السابع عشر (بيتس) على بعض الضفادع والسحالى ، فاستخدم أحد عيدان الثقاب السبعة لإشعال نيران لشيها .. كان البرد يزداد قوة ليلة بعد أخرى ، فعزم (بيتس) على بناء موقد من قطع المعادن التى جمعها من الركام ، وصنع صندوقًا ربط أجزاءه بالأسلاك ، وأضاف إليه أحد أنابيب المحرك كمدخنة . وفى مساء هذا اليوم توقف المطر ، فشعر (بيتس) بالأمل يتجدد من جديد فى قلبه ، فالجو الصحو أمله الوحيد . وفى اليوم الثامن سمع أزيز طائرة بعيدة عنه بنحو نصف كيلومتر ، حيث طافت مرتين ثم اختفت .

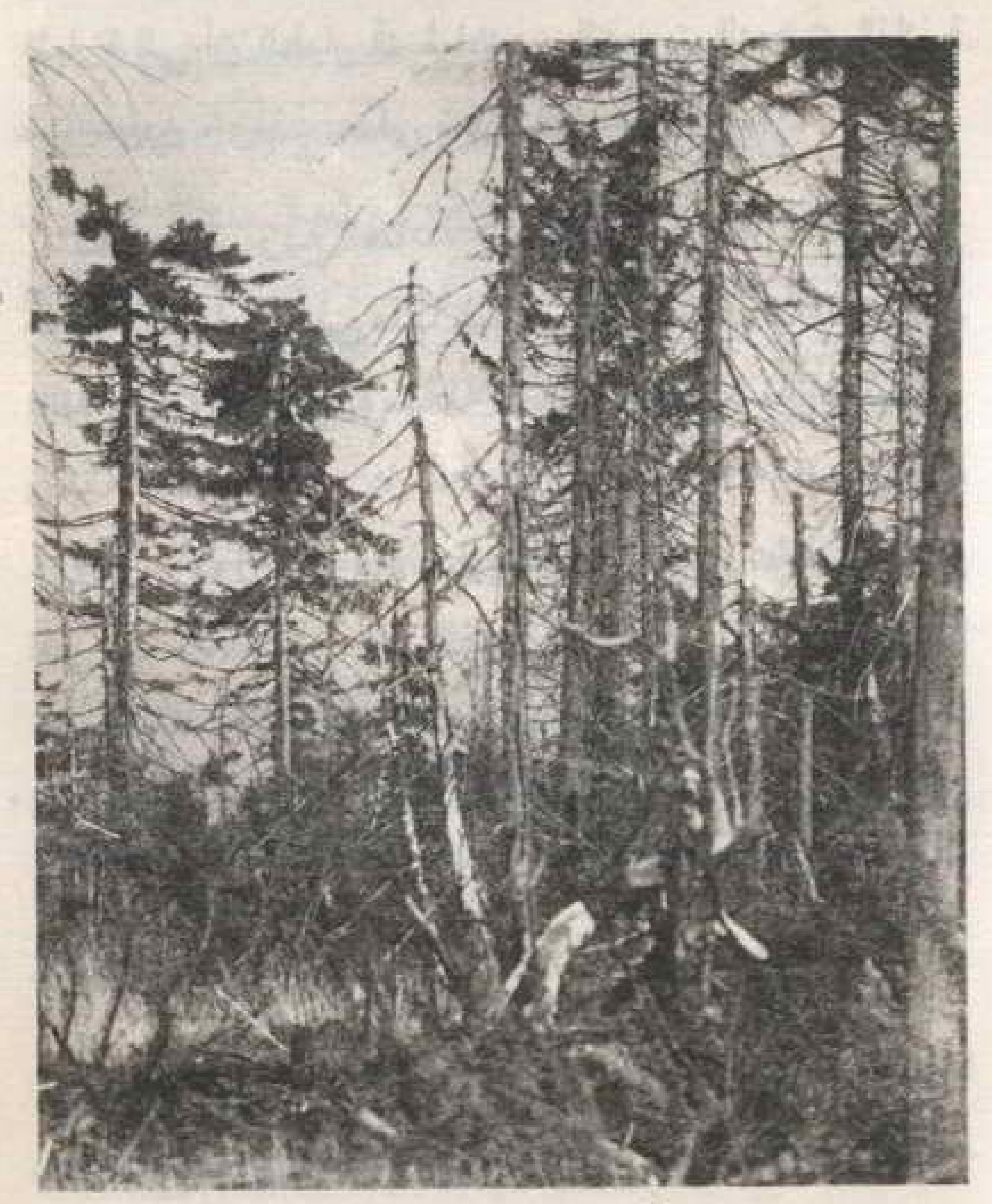
فى اليوم التالى قرر (بيتس) إشعال النيران فى ساعة مبكرة ليكون دخانها إشارة إلى مكانه ، وأخذ يغذى

النيران منذ الفجر الباكر ، حتى أصبحت أكبر حريق منذ احتراق طائرته . وجلس ينتظر طائرة الإنقاذ ، وهو يقذف بالأغصان الرطبة لتوليد الدخان ، ولكن الرياح القوية صدت الدخان وأعادته إلى أسفل .

وفى ذلك اليوم ، حلقت الطائرة فوقه مرتين دون أن تراه . ولم يصدق (بيتس) ذلك ، فهذا يومه التاسع ، وطائرة الإنقاذ حلقت فوقه عدة مرات ، فهل يعنى هذا انقطاع الأمل فى عودتها ؟ وأخذ يصلى بصوت عال ، طالبًا من الله أن يمنحه القوة . وفجأة غمر كيانه الداخلى هدوء غريب ، وتأكد أن ذلك علامة خير ، وتوجه من فوره إلى ذيل الطائرة ، وأخذ يجذبه إلى المنطقة المقطوعة الأشجار . ولدهشته أفلح فيما أخفق فيه من قبل ، مع أنه أضعف خمس مرات عما كان .

كان يسحب الذيل لبضع سنتيمترات ثم يستريح قليلاً ، ويقطع الأغصان العالقة فى الطريق بالمنشار ، ولكنه فى النهاية أتم العمل وجر الذيل لمسافة 12 مترًا .

خيل إلى (بيتس) عصر اليوم الثالث عشر ، أنه يسمع



قضى الطيار 14 يومًا فى غابات الصنوبر الكثيفة جنوب (كندا)

هدير طائرة ، فجمع بعض الطحالب الجافة والأغصان الصغيرة وأشعل فيها النيران باستخدام عدسةَ الكاميرا ، وراح يغذى النيران طوال ساعة ، ولكن الطائرة كانت بعيدة جدًا ولم تمر فوقه .

فى اليوم التالى شعر (بيتس) بإرهاق شديد ، وتيبس فى عضلاته ، وأخذ يتحرك بمشقة . فأمضى الوقت وهو يكتب وصيته ، رسائل شخصية إلى زوجته وأولاده ، مستعيدًا ذكرياته الطيبة مع كل منهم . وحفر على لوحة ألومنيوم اسمه وتاريخ وقوع الحادث . ولكن فى العاشرة صباحًا سمع محرك طائرة ، فأسرع إلى مكان الذيل فى اللحظة الأخيرة ، بينما كانت طائرة الإنقاذ تحلق فوقه مباشرة . ولأول مرة رفع جسده المتداعى وأسنده إلى جذع شجرة ، وأخذ يلوح بيده بنشاط متجدد ، وقد رفع قطعةً معدنية براقة .

حلقت فوقه الطائرة مرة أخرى ، ولكنها هذه المرة على ارتفاع منخفض ، وقد أخذت أجنحتها تتمايل يمينًا ويسارًا ،

إشارة إلى أن الطيار قد شاهده . انهمرت الدموع النادرة من عينيه ، وأخذ يصلى شكرًا للّٰه على إنقاذه .

بعد حوالى ربع الساعة ، حلقت فوقه طائرة هليكوبتر مجهزة للإنقاذ . وتدلى منها خبير الإنقاذ (ستيف جلايد هيل - Steve Glide Hill) بوساطة حبل سميك وسلة معدنية . وسأله بابتسامة : « هل أنت وولتر بيتس ؟! » ؛ وضحك (وولتر) لأول مرة منذ بداية المحنة التى عايشها . ثم نقل إلى المستشفى على الفور . وأصدر الأطباء تقريرًا عن حالته ، جاء فيه أن الفقرة الثانية عشرة من ظهره مكسورة ، وكذلك ثمانية من أضلاعه . وأنه مصاب بتورم وتيبس فى قدميه ، ولكنهما قابلتان للشفاء بنسبة كبيرة .

أما زوجته وأولاده ، فقد طاروا إليه فى (كندا) ليكونوا بجواره فى المستشفى ، حيث نُقل بعد ذلك لاستكمال علاجه فى الولايات المتحدة الأمريكية . وقد أطلعته فرقة الإنقاذ على تقرير الحالة الجوية لذلك اليوم الذى تم فيه إنقاذه :

« الطقس ردىء جدًا فى جنوب منطقة (فورت سان جون) . ولكن لسبب غامض فهو صحو تمامًا إلى الشمال منها » . وحين قرأه (وولتر) ، وضع خطًا تحت كلمة « غامض » . إذ إنه سقط بطائرته فى شمال منطقة (فورت سان جون - Fort st. John) ، بعد أن قطع نحو 300 كيلومتر بطائرته ، منذ إقلاعها من (فورت نيلسون) .



بتصرف عن المصدر :

Flying Magazine , by John Osteal , March 1980 , New York , N.y. , U.S.A.

محنة زوجة فى أعالى الجو !

بقلم : [روبرت أوبراين]

كانت الساعة تشير إلى الحادية عشرة والدقيقة الرابعة والأربعين قبيل ظهر يوم الأحد العاشر من يناير 1982 ، حين دوى جهاز الراديو فى غرفة الاتصالات بمطار مدينة (برونشفتيك ـ Brunswich) الأمريكية الصغيرة ، بنداء سيدة تستغيث : « .. النجدة ! النجدة ! لقد غاب الطيار عن وعيه ، وأنا أجهل قيادة الطائرة ! » .

كان (إرنست جرينجر ـ Ernest Grenger) وحده فى نوبة الخدمة الصباحية ، حينما أسرع إلى جهاز الراديو : « .. إلى السيدة المستغيثة ..أعيدى نداءك ! » . عادت السيدة بعد ثوان لتقول : « .. أرجو أن يساعدنى أحدكم .. لقد فقد زوجى الوعى ! » . وخاطبها (جرينجر) : « .. أرجو نوع الطائرة ووجهتها ! » ولكن لم يكن هناك من رد ، وأطبق الصمت على الجهاز .

اتصل (جرينجر) فورًا بعمدة مدينة (وايتفيل ـ Whitville) ، المجاورة والتى تقع جنوب شرق ولاية (نورث كارولاينا الأمريكية ـ North Carolina) ، وفى الحال اتصل العمدة بسلطات المراقبة الجوية للولاية ، وأصبحت جميع المطارات فى المنطقة فى حالة طوارئ وبحث وترقب .

لم يكن (إرنست جرينجر) هو الوحيد الذى تلقى الاستغاثة ، فقد سجلتها أجهزة وكالة الطيران المدنى فى الولاية ، وانطلق المسئولون للعمل بسرعة . وعلى الرغم من عدم تمكنهم من معرفة مكان الطائرة المنكوبة ، إلاّ أن طائرتين خاصتين انطلقتا من مطار (روكى ماونت ـ ويلسون ـ Rocky Mount - Wilson) للبحث عن الطائرة المفقودة . ثم أقلعت طائرة ثالثة وعلى متنها اثنان من موظفى الطيران المدنى، هما (بوب فارينجتون ـ Bob Farington) ، و (توم أوكنور ـ Tom Oconnor) ، وموظفة من المراقبة الجوية هى (ليندا إيدموند ـ Linda Edmund) ، وذلك فى رحلة استطلاعية لكشف أجواء المنطقة من ارتفاع 3500 متر .

وكان أملهم أنه إذا أمكن تعيين مكان الطائرة ، والتحليق قريبًا منها ، ومخاطبة السيدة المستغيثة عبر جهاز الراديو ،



كان لابد من الهبوط ، وليحدث ما يحدث !

فإنه يمكـن تلقينها التعليمـات الضرورية للهبوط بالطائرة ، على أن يكون بالطائرة مـا يكفى من الوقود ، غير أن الوقت كان يمضى بسرعة ، دون ظهور أى أثر للطائرة المفقودة .

بدأت المحنة حينما أصر (إدموند جريفلى ـ Edmund Griffly) ـ البالـغ من العمـر الحـادية والخمسين ـ على التوجه لولاية (جورجيا) ، لرؤية طائرة شراعية « Glider » جديدة لدى وكيل هناك تلقاها حديثًا .

كان الجليد ينهمر بغزارة ، وقد انخفضت درجة الحرارة إلى17 درجة مئوية تحت الصفر على الأرض ، ممـا أدى إلى عزوف الكثيرين عن الطيران فى هذا اليوم . وهكذا أقلع (جريفلـى) بطائرتـه الخاصـة ، ذات الجنـاح المنخفـض والمحـرك الواحـد من طـراز « إم ـ 20 » (ستيتسمان ـ Statesman) صناعة شركة (مونى الأمريكية ـ Mooney) ، وذلك من مطار (ماونت ـ ويلسون) ، فى السـاعة العاشرة والدقيقة السادسـة والأربعين صباحًـا ، مصطحبًـا زوجتـه (جيسيكا ـ Jessica) .

وكان من المقرر أن تستغرق الرحلة نحو ثلاث ساعات ،

نحو الجنوب الغربى إلى ولاية (جورجيا ـ Georgia) .
وكانت (جيسيكا) تثق تمامًا بمقدرة زوجها على الطيران ، فقد كان أستاذًا للطيران خلال الحرب العالمية الثانية ، وحاز على جوائز عديدة لبراعته فى قيادة الطائرات الشراعية . على أنها لم تتعلم الطيران خلال أربعين سنة من الحياة الزوجية ، برغم أنها كانت تستمتع بمرافقة زوجها دائمًا .

أشار زوجها إلى مدينة (فاييتفيل ـ Fayetteville) أسفل الطائرة ، فبسطت (جيسيكا) الخريطة الجوية المفصلة على ركبتيها ، وأخذت تنظر من النافذة كى تشارك زوجها بهجته . فجأة هوى (إدموند) نحوها ورأسه فوق الخريطة .

أخذت تخاطبه بذعر ولكنه لم يتحرك ، وبذلت كل جهدها لإعادته إلى مقعده ، ولكن عينيه كانتا مطبقتين ، ووجهه هادئًا تمامًا . حاولت تلمس دقات قلبه ، ولكنها لم تستطع ، إذ كانت الطائرة ترتج مع تيارات الهواء المتصادمة .

نزعت (جيسيكا) منظاره الذى يحمل جهاز الإرسال

والاستقبال ، وضغطت على زر الإرسال وهى تصيح طالبة النجدة . ثم حاولت الحفاظ على هدوئها ، وهى تمنىَ النفس بأن (إدموند) مازال حيًّا . وعلى أية حال ، فليس من المناسب الانهيار الآن ، إذ عليها الهبوط بالطائرة إلى الأرض أولاً .

وراحت تتضرع إلى اللّه أن يمنحها الهداية والقوة ، وأخذت تصلى بحرارة وبصوت مرتفع ، وهى تمد يدها لأول مرة لتمسك بذراع القيادة حتى تتمكن من السيطرة على الطائرة ، ورددت بابتهال : « ليس لى سواك يا إلهى ! »

كانت (جيسيكا) تجهل استعمال الراديو ، ولا تعرف ماتحمله لوحة القيادة أمامها من عدادات وأزرار ومفاتيح كثيرة . وكل ماتعرفه أن تحريك الذراع إلى اليمين يجعل الطائرة تنحرف يمينًا ، ودفعها إلى الأمام يعنى الانحدار والهبوط ، وسحبها إلى الوراء يؤدى إلى الارتفاع إلى أعلى . وكان من بين العدادات الكثيرة واحد منها يحمل رسم طائرة بيضاء صغيرة يشير مقدمها إلى أعلى ولاتتحرك على الإطلاق ، ولكن هذا الجهاز محاط بأرقام



برج المراقبة الجوية يحاول تتبع مسار الطائرة المفقودة

كثيرة متحركـة ، فقـدرت (جيسـيكا) أن هـذه الآلـة هـى البوصلة . ولاحظت بطاقة مثبتة يستخدمها الطيار لتذكيره بالشمال الجغرافى ـ الذى يختلف عن الشمال المغناطيسى .

كانت البطاقة تحمل الملاحظـة التالية « للتوجه شمالاً ، انحرف بزاوية مقدارها 355 درجة » . كـان ذلك الاكتشـاف بارقة أمل بالنسبة لـ (جيسيكا) التى صاحت « .. أجل ! ، إننا نود التوجه شمالاً .. إلى منزلنا ! » .

أمدتها نبراتهـا الواثقـة بـالقوة ، فحركت الـذراع إلى اليسـار ، فـانحرفت الطـائرة ببسـاطة ، ثـم اسـتقامت بالطـائرة من جديد ، وهى تعرف أنها ستبقى هكذا ما بقى فيها مـن وقود . ثم أخذت ترقب الأرقام حول البوصلـة ، وهى تدير الطـائرة ببطء ، حتى بلغت الزاويـة المطلوبـة ، ولفها شعور بالاطمئنان والسلام .

كانت الطائرة تتجه شمالاً بسرعة ، وأخذت (جيسيكا) تفكر فى محنة زوجها ، فربمـا أصيب بنوبـة قلبيـة قاضيـة وهو فى الجو ، وفى المكان الذى أحبه دائمًا . كان عليهـا الانخفاض للبحث عن مطـار مناسب ، فأخـذت تدفع الذراع

إلى الأمام للانحدار قليلاً ، ومع كل حركة بسيطة كانت الطائرة تهبط ثلاثين مترًا وسط الهواء البارد المضطرب . وعندما هبطت الطائرة إلى الحد الكافى ، أخذت (جيسيكا) تنظر من النافذة لأسفل بحثًا عن مطار . وعبرت فوق مطار (فاييتفيل) ، ثم بعده مطار (رالاى ـ دورهام ـ - Raleigh Durham) نحو الشمال دون أن تلحظهما .

ومرت ساعتان منذ بداية الكابوس ، وبدأ الإرهاق يهدها ، وأحست بالآلام تعتصر عضلات جسمها كله ، وبدأت يداها ترتجفان وهما تدفعان ذراع الطائرة إلى الأمام ، كما ضعفت قدرتها على التركيز . وقالت تخاطب زوجها : « .. لا يمكننى الصمود وقتًا أطول يا عزيزى ، وعلينا الهبوط بأسرع ما يمكن ! »

كانت (جيسيكا) لا تعرف على الإطلاق كيفية إنزال العجلات ، ولم يكن هناك مفر من الزحف بجسم الطائرة المعدنى فوق الأرض ، بما فيه من مخاطرة . شاهدت فى الأفق مياه زرقاء قرب غابة صنوبر ، فعرفت فى الحال أنها بحيرة (كير ـ Kerr) ، التى تبعد حوالى ثمانين

كيلومترًا إلى الشمال الغربى من منزلهما فى (ويلسون) . وتذكرت بعض تعليمات زوجها إلى الطيارين الناشئين : « .. هبوط الطوارئ يجب أن يتم فوق حقل تم حصاده حديثًا ، بعيدًا عن خطوط الكهرباء ، وقريبًا من طريق أو منزل ! » .

ظلت (جيسيكا) تنحدر بالطائرة إلى أن شاهدت حقلاً جنوب البحيرة ، بدا لها أنه كان مزروعًا بنباتات التبغ ، ولاحظت بالقرب منه طريقًا ومنزلاً . تجاوزت الطائرة الحقل بسرعتها ، ثم عادت إليه وقد دفعت الذراع إلى الأمام ، والطائرة تهبط بأقصى سرعة ، ووضعت يدها على ما ظنته مفتاح الوقود لتخفيف السرعة ، فتوقف المحرك . فأدارته مرة أخرى ، ولكنه اضطرب قليلاً ثم همد تمامًا ، ويبدو أن الوقود قد نفد من خزان الجناح الأيمن ، ولكنها لا تعرف كيف تنتقل إلى الخزان الآخر فى الجناح الأيسر .

أدركت (جيسيكا) أنها لن تستطيع الهبوط فى الحقل . وشاهدت فى الحال أسلاكًا كهربائية لم تتبينها من أعلى .

وأصبحت هى وزوجها وتلك الطائرة التى تزن طنًا وربع الطن تنحدر نحو غابة مقطوعة الأشجار ، ولكن ما زالت بها بعض أشجار الصنوبر واقفة هنا وهناك . وعلى ارتفاع أربعة أمتار ونصف المتر ، اصطدم الجناح الأيمن بإحدى تلك الأشجار ، فانفصل تمامًا عن الطائرة . ولما رأت (جيسيكا) ذلك ، دفعت الذراع إلى أقصاها وأغمضت عينيها .

سقطت الطائرة فوق تربة امتزجت فيها الرمال بالصلصال والقش والجليد . ثم اندفعت بسرعة وعنف ، وهى تجر الأغصان المقطوعة فى طريقها ، واستقرت أخيرًا على بعد 18 مترًا فقط من أبراج الكهرباء ذات الضغط العالى على جانبى الطريق - « 23 ألف فولت » .

انفتح باب الطائرة على أدغال وحشائش برية حتى الخصر . لم تشعر (جيسيكا) بأى ألم ، ولكن الهواء البارد جمد أوصالها . ونظرت إلى زوجها وهى تغمغم « احفظه يا إلهى » وأخذت تصلى وهى تغطيه بمعطفه الثقيل . ثم

قفزت من الباب ، بهدف التوجه إلى المنزل الذى شاهدته من أعلى . وأخذت تزحف على يديها وركبتيها عبر الأغصان الشائكة نحو الطريق ، ثم أخذت تجر ثقلها فوق الطريق المتجمد فى اتجاه المنزل الريفي ، إلى أن قطعت مسافة 180 مترًا . أجهدت نفسها لصعود الدرجات القليلة ولكنها لم تستطع ، فزحفت إلى الباب الخلفى ، وأمسكت ببعض الأحجار وقذفتها بكل قوتها نحو الباب .

نقلت (جيسيكا) على الفور إلى مستشفى مدينة (هندرسون - Henderson) حيث اكتشف الأطباء كسورًا فى الضلوع ، وانحرافًا فى رئتها . وبعد ساعة كان أولادها الأربعة إلى جانبها فى المستشفى . أما زوجها (إدموند) فقد تبين أنه قضى نتيجة نوبة قلبية مفاجئة وتم دفنه .

واستعادت (جيسيكا) قوتها وحيويتها بعد حوالى الشهر من العلاج والرعاية .

ويبدو أن نفاد الوقود فى الوقت المناسب كان جزءًا من معجزة للحفاظ على حياة تلك السيدة الشجاعة . ولو لم

يكن ذلك ، لدارت الطائرة حول نفسها فى دوامة وسقطت على نحو قاتل ، أو اصطدمت بأسلاك الكهرباء ذات الضغط العالى .

وأصدرت وكالة الطيران المدنى بالولاية تقريرًا عن الحادث جاء فيه : « .. لقد حققت السيدة (جيسيكا) أمرًا رائعًا بهبوطها بالطائرة بعد نفاد الوقود . ويبدو أن العناية الإلهية كانت ترعاها ! » .



بتصرف عن المصدر :

Flying Magazine , July 1982 ,

by Robert O`Berein New York. ,

N. y. , U.S.A

عندما اندلع الجحيم فى الجو !

بقلم : [ويليام جارفى]

كانت الطائرة التابعة لشركة (بيلجرام ـ Pilgram) للطيران جاهزة لصعود الركاب فى مطار (جروتون ـ Groton) ؛ بمدينة (نيولندن ـ New London) ، بولاية (كونيكتيكت) الأمريكية ، للقيام برحلة الطيران رقم 458 إلى مدينة (بوستون ـ Boston) ، كان ذلك من بعد ظهر يوم الأحد 21 فبراير 1982 المشبع بالرطوبة ، وقد وقف الطيار المساعد (لايل هوج ـ Lyell Hogg) ـ ٢١ سنة ـ يرشد الركاب إلى أماكنهم داخل الطائرة . وهى من طراز (أوتر ـ Otter) ، التى تتسع لثمانية عشر راكبًا ، ذات محركين مروحيين ، وثلاث عجلات ثابتة ، صناعة شركة (دى هافيلاند ـ De Havilland) الكندية ، ومخصصة للمسافات القصيرة على ارتفاع منخفض .

بعد ذلك أقفل (هوج) باب الطائرة ، وتوجه إلى كابينة القيادة لينضم إلى قبطان الطائرة (توماس برينستر ـ 36

سنة ـ Thomas Prinster) . وأخذ (هوج) يقوم بإجراء قائمة الفحص لمختلف الأجهزة التى تسبق الطيران ، ثم خاطب بالراديو مركز التحكم فى الطرق الجوية (تراكون ـ TRACON) ؛ لأخذ تصريح بالطيران إلى (بوستون) .

كان (هوج) قد أتم 500 ساعة طيران على الطائرات من طراز (أوتر) منذ أن التحق بالشركة قبل خمسة أشهر كطيار مساعد . أما (برينستر) فاستمر مع شركة (بيلجرام) لثلاث سنوات ، وأتم 2700 ساعة كقبطان على طائرات من نفس الطراز . وعندما بدأت الطائرة تتحرك ، تناول (هوج) الميكروفون الداخلى ، وأعطى للركاب إجراءات الطوارئ العشرة .

أما (برينستر) فكان يوجه الطائرة نحو بداية الممر الجوى . وفى الساعة الثالثة وعشر دقائق من بعد الظهر أقلعت الطائرة ، وبدأت فى الارتفاع التدريجى إلى أن وصلت لارتفاع 3000 قدم ـ حوالى 900 متر ـ وهو مستوى الطيران الثابت والمسموح به لهذا النوع من الطائرات .

كان من بين الركاب مهندس الطيران (هارى بوليكرون ـ



كان الجو بارداً ومشبعاً بالرطوبة في بداية الرحلة

35 سنة ـ Harry Polychron) ، متوجِّهًا إلـى مقر شركته فى (بوستون) ، وقد اصطحب معه مضرب التنس لممارسة هذه الرياضة فى أوقات فراغه ، حيث وضعه بين ركبتيه . ولاحظ (بوليكرون) أن الزجـاج الواقـى من الريـاح أمام الطيـارين قد غطتـه طبقـة مـن الجليد ، ولكن ذلك كـان متوقعًا فـى سماء المنطقـة وفـى شهر (فبراير) الملبد بالغيوم . وبعد قليل اكتشف رائحة غير عاديـة ، شيئًا أشبه بالكحول ، وكان ثمة شىء ما على غير ما يرام .

وكـان (لانس ثيوبالد ـ Lance Theobald) جالسـًا فى الصف الأخير فى طريقه للالتحاق بجامعة (مين ـ Maine) ، حيث حصل على منحة دراسية لتفوقه رياضيًّا . وقد راح فى غفوة فور الإقلاع من (نيو لنـدن) ، ولكن سرعان مـا اسـتيقظ مـن غفوتـه ، فـالتغيير فـى الضغـط الجـوى والأصوات المضطربة أنبأته أن الطائرة تنحدر بسرعة .

وما إن استقام فى مقعده حتى نظر إلى الأمام ، فشاهد رؤيـا من الجحيم ، وكما استرجع الأحداث فيما بعد « .. كانت كابينـة القيـادة شعلة مـن النـيران ، وكـان الدخان يمـلأ المكان كله ، وكانت الرؤية عسيرة . ولكن بدا أن الطيار

كـان يحترق أيضـًا ، ومـع ذلـك كـان مستمرًا فـى قيـادة الطائرة .. » .

وما حدث أنه بعد دقائق عشر من إقلاع الطائرة ، بـدأ الجليد يتراكم على الزجاج الأمامى لكابينة القيادة الواقـى من الرياح . فقام (هوج) بتشغيل جهـاز غسـل الزجـاج وإذابة الجليد .

ولأن الطائرة من طراز قديم ، فقد كانت مزودة بجهاز يعتمد على رش الكحول للغسل وإذابة الجليد معًا . وذلـك بدلاً من جهاز التسخين الكهربائى فـى طـائرات (أوتـر) الأحدث منها . ولهذا ثبت تحت مقعد القبطان وعاء من البلاستيك يحتوى على 1,5 جالون أمريكى ـ حوالـى 5,5 لتـر ـ مـن كحـول (آيزوبروبيل ـ Isopropyl) النقى ، ومن قاع هذا الخزان تخرج أنبوبة من البلاستيك ، تمـر عبر ثقب فى أرضيـة الطـائرة إلى مضخـة كهربائيـة فى الجزء الأسفل ، وكان هناك أنبوب آخر من المضخة إلـى الرشاشين فى مواجهة الزجاج الواقى .

وحين ضغط (هـوج) على مفتـاح التشـغيل ، انتشـر بعض الرذاذ على الزجـاج أمام القبطـان ،ولكن لم ينتشر

إلا قدر ضئيل على الزجاج أمامه هو ، فأدار مساحات الزجاج إلى الجهة الأخرى ، حتى لاتعوق شفراتها تدفق الكحول . ثم ضغط على جهاز الرش مرة أخرى لثانيتين ، فانتشرت على الفور رائحة الكحول . لحظات بعدها وتصاعدت حزمة رمادية من الدخان من ثقب عمود العجلات ـ وهى فتحة فى أرضية الطائرة للتحكم فى العجلات يدويًا ـ ثم بدأ الدخان الأسود الكثيف الخانق ينتشر بسرعة .

استدار (هوج) نحو (برينستر) على بعد متر واحد منه ، ولكنه كان محتجبًا تمامًا وراء ستارة من الدخان .

ارتفع صوت (برينستر) واضحًا ومسيطرًا ، وهو يخاطب مركز المراقبة الجوية عبر الراديو :

• هنا (بيلجرام) 458 . نريد التوجه مباشرة إلى (بروفيدنس) . إنها حالة طوارئ .

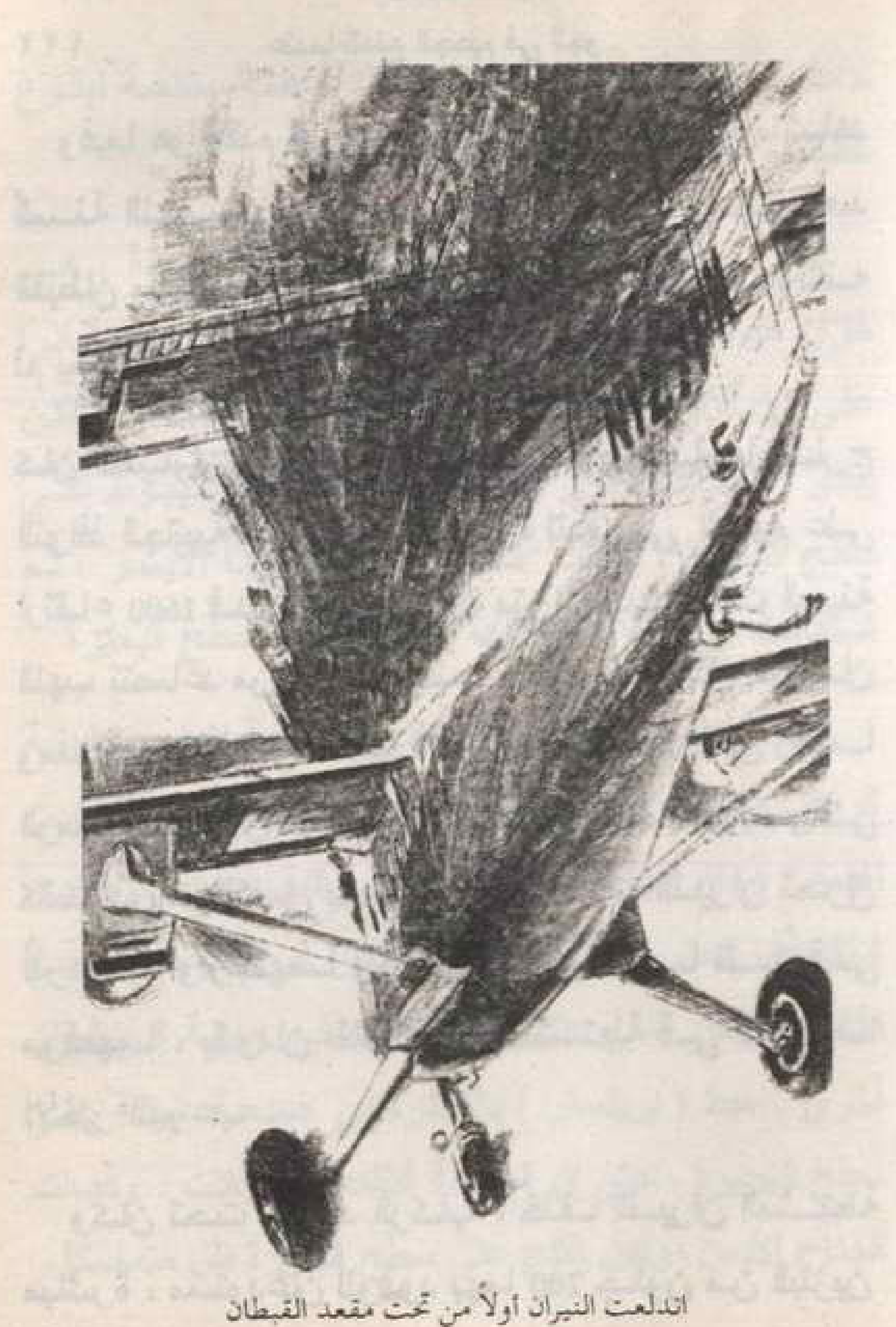
• (بيلجرام) 458 . هل أنت الذى تتحدث ؟

• رجاء ! مباشرة إلى (بروفيدنس) . هناك حريق داخل الطائرة .

• (بيلجرام) 458 ، سمعناك . تحول إلى اليمين باتجاه درجة إلى (بروفيدنس) .

فى ذلك الوقت كانت الطائرة على بعد 12 ميلاً ـ حوالى 20 كيلومترًا ـ شمال غرب مطار (جرين ستيت ـ Green State) فى مدينة (بروفيدنس ـ Providence) ، وكانت الساعة تشير عندئذ إلى الثالثة وثمان وعشرين دقيقة من بعد الظهر . ومع أن الطائرة كانت تشتعل بالنيران فقد كان هناك خطر داهم يواجه (برينستون) و(هوج) ، بضرورة التحكم فى الطائرة .

كان الدخان الكثيف يحوطهما من كل جانب ، مما حجب رؤية لوحة القيادة أمامهما ، فضلاً عن تراكم الجليد على الزجاج الواقى ، وكان عليهما قيادة الطائرة دون استخدام الرؤية البصرية المباشرة ، وأن يدورا بالطائرة 90 درجة ، وأن يهبطا بها من ارتفاع 2400 قدم ـ حوالى 730 مترًا ـ إلى مستوى سطح الأرض ، مسترشدين فقط بتعليمات مراقبى محطات الرادار الأرضية .



اندلعت النيران أولاً من تحت مقعد القبطان

وبالرغم من النيران المشتعلة تحت مقعد (توم برينستر) فقد ظل يقود الطائرة ، التى بدأت هبوطًا مائلاً وانحدارًا سريعًا . ثم جاء نداء الراديو :

- (بيلجرام) 458 ،كم عدد الركاب على ظهر الطائرة ؟
- عشرة ركاب ـ «كما أجاب هوج» .

وفى الحقيقة كان هناك اثنا عشر راكبًا ، فلقد نسى الطيار المساعد أن يضيف طاقم الطائرة ، وشاهد (هارى بوليكرون) الدخان الأبيض والرمادى ينتشر فى كابينة القيادة ، وما أعقبه من دخان أسود كثيف ، حجب القبطان ومساعده تمامًا ، وأصبح من العسير على الركاب التنفس بسهولة ، وأدرك أن الطيارين لابد أنهما يعانيان ضغطًا شديدًا وخطرًا داهمًا .

وأمسك (بوليكرون) بمضرب التنس ، وحطم بمقبضه النافذة المجاورة له . وما إن أخذ الدخان يتسرب إلى الخارج من فتحة الشباك ،حتى تقدم إلى الصف التالى وحطم نافذته .

وفيما هو يتقدم إلى الأمام إلى مقدمة الطائرة ، شاهد ألسنة اللهب تتصاعد من أرضية الطائرة خلف مقعد القبطان مباشرة ، فتناول معطفًا وألقى به عليها ، ولكنه لم يستطع وقف الدخان الخانق .

كان الطياران يقودان الطائرة حينئذ ورأساهما خارج النوافذ الجانبية ، بينما كانت الطائرة تندفع فى الغيوم على ارتفاع 1600 قدم ـ حوالى 485 مترًا ـ حيث بدأت ألسنة اللهب تتصاعد من شقوق أرضية الطائرة ، وكان القبطان ومساعده يتلظيان خلالها فى مقعديهما . إذ إن زيهما الرسمى للطيران مصنوع من الألياف الصناعية ، والتى كانت تذوب وتلتصق بجسديهما . وأخذت النيران تحرق أذرعهما وأرجلهما وجذعيهما ، ولكنهما ظلاً فى موقعهما ، يقودان طائرتهما المشتعلة فى انحدارها الأخير المرعب .

وكان تحت مقاعد الركاب ، خلف النيران المشتعلة مباشرة ، مستودعان للوقود بهما 200 جالون من البنزين

ـ حوالى 757 لترًا ـ ولم تكن هناك فرصة متاحة لبلوغ الطائرة مطار (جرين ستيت) .

نظر (هوج) أمامه فشاهد بحيرة متجمدة ، هى خزان مياه (سيشوات ـ Scituate) . ولما لم يكن قادرًا على رؤية أو سماع القبطان ، قرر تولى القيادة ، ولكن يبدو أن القبطان قرر أيضًا فى هذه اللحظة الهبوط على سطح البحيرة ، ومالت الطائرة إلى جانبها الأيسر ، ثم استقامت فى خط يسمح لها بالهبوط على سطح البحيرة .

ألقى (هارى بوليكرون) نظرة خاطفة خارج كابينة الركاب وشاهد الأرض ، فاندفع إلى الحاجز الفاصل وثبت نفسه . وكان (برينستر) قدنجح فى النزول بالطائرة من ارتفاعها المقرر إلى مستوى الأرض فى أقل من أربع دقائق ، ولكن اثنتى عشرة حياة كانت فى حاجة إلى ثوان أخرى . هبط (برينستر) بالطائرة فى صدمة عنيفة على سطح البحيرة ، حتى إن الصدمة أطاحت بالعجلات ، وفصلت الجناح الأيمن ، ولكن الثلج على سطح البحيرة ظل متماسكًا ،

وانزلق الهيكل المشتعل لمسافة 500 قدم ـ حوالى 180 مترًا ـ قبل أن تتوقف .

اندفع الراكب (بول هاينز وورث ـ Paul Hains Worth) من مقعده بسرعة نحو الباب الرئيسى وحاول فتحه ، ولكنه لم يستطع ، وشاهد فتحة فى هيكل الطائرة بجانب الباب ، فبدأ يضرب برجله لإزاحة ألواح الألومينيوم لتوسيع الفتحة ، ثم قفز على الثلج وتبعه آخرون ،وكان (سيجفريد كرا ـ Siegfried Kra) ـ وهو جراح قلب فى مستشفى (نيوهافن ـ New Haven) يشق طريقه للخروج ، حينما شاهد الطفلة (سوفى جيت ـ 9 سنوات ـ Sophie Geidt) ممددة قرب المخرج ، فحملها وقفز إلى الخارج . ومن عنف الصدمة انخلع كتف (هارى بوليكرون) ، وفى أثناء تلمسه الطريق للخروج ، سمع نداء سيدة (أرجو أن يساعدنى أحد ، إننى ضريرة !) .

أمسك (بوليكرون) بالسيدة (لوريل ماكجيل Laurel Mcgil ـ) ، وسحبها معه إلى الخارج . ثم عاد مرة أخرى

نحو شاب لمحه بلا حراك على الأرض فى مؤخرة الطائرة ، ولكن كتفه المخلوع والدخان الذى ملأ رئتيه أعاقاه عن العمل وحده ، فطلب المساعدة . عندئذ قام (هاينز وورث) بالذهاب إلى مؤخرة الطائرة ،وسحب (لانس ثيوبالد ـ Lance Theobald) إلى الخارج .

خلال ثوان كانت النيران قد اخترقت الحاجز الفاصل داخل الكابينة ، ووصلت إلى مستودعى الوقود ، وأصبحت الطائرة شعلة من الجحيم ، حيث أتت عليها النيران تمامًا . وبينما كان (لايل هوج) يتهادى على الثلج ، شاهد شكلاً مروعًا يقترب منه ببطء : « .. هل أنت على مايرام ؟ » .

وبادله (هوج) نفس السؤال ، كانا هما الطياران يتبادلان الاطمئنان ، وقد أصيب كلاهما بحروق خطيرة .

وفيما هما يشقان طريقهما نحو شاطئ البحيرة ، أخذت قطع من اللحم المحترق تتساقط من أذرعهما وأرجلهما على الثلج . وقبل أن يصل الناجون إلى ضفة البحيرة ، كانت

سيارات الشرطة قد وصلت ، مع توقف العديد من السيارات على الطريق السريع .

كان هناك خلط حول عدد الركاب على متن الطائرة ، فرسالة مركز المراقبة الجوية تقول إنهم عشرة ركاب ، ولكن الناجين أحد عشر راكبًا ، والحقيقة أنهم اثنا عشر راكبًا بما فيهم الطياران .

لقد ماتت السيدة (لوريتا ستانزاك ـ Lorretta Stanczak) اختناقًا بالدخان وأول أوكسيد الكربون والهواء الساخن . إذ كان الدخان كثيفًا عند الهبوط ، حتى إن أحدًا لم يلاحظ موقع السيدة المسكينة .

ومع أن أحدًا من الناجين لم يصبه ضرر ، فقد نقلوا جميعًا إلى مستشفى (رود آيلاند) فى مدينة (بروفيدنس) ، وكان الطياران قد نقلا بسرعة بسيارة إسعاف ، حيث كانا الوحيدين اللذين كانت حروقهما حرجة .

فقد أصيب (هوج) بحروق شديدة فى 25 فى المائة من جسمه ، وكانت رجله ويده اليسريان أكثر المناطق تضررًا ، كما أن وجهه وجانبه الأيمن قد احترقا أيضًا .

وقد أجريت له سلسلة من عمليات الترقيع الجلدية الناجحة ، وعلاج مكثف ، وعاد إلى الطيران بعد أشهر .

أما (برينستر) فكانت إصابته أشد قسوة وحرجة للغاية حيث غطت الحروق 70 فى المائة من جسده ، ومعظمها من الدرجة الثالثة الخطرة . وأجريت له عدة عمليات جراحية مكثفة ، وعلاج يومى مرهق ، ثم عاد إلى شركته فى منصب إدارى كبير .

بعد أيام من الحادث ، أصدرت إدارة الطيران الفيدرالى (الأمريكية ـ FAA) ، تحذيرًا إلى جميع شركات الطيران التى تستخدم طائرات من طراز (أوتر) أو غيرها ، ومزودة بنظام يعتمد على الكحول فى إذابة الجليد ، بضرورة أن تستبدل به فورًا نظامًا كهربائيًا ، وقد أشاد الركاب بشجاعة القبطان ومساعده ، وثباتهما عند الشدائد .

وفى التحليل النهائى للحادث ، أشاد المجلس القومى (الأمريكى) لسلامة المواصلات NTSB بشجاعة الطيارين

ـ لمبادرتهما البطولية الفورية ـ وعلى ذلك تقرر منحهما « جائزة البطولة » لعام 1982 التى تمنحها المؤسسة الدولية لسلامة الطيران IFSF .



بتصرف عن المصدر :

Professiomal Pilot Magazine ,
May 1982 . An Article by William
Garvery , Titled « Fire Aloft ! ».
Washington National Airport ,
Washingon , D.C. , 20001 , U.S.A.

قرر المختطف الانتحار بالطائرة !

بقلم : [روى آيكلستون وستيفن جونسون]

كانت الساعة تشير إلى التاسعة مساءً إلا عشر دقائق ، من يوم الجمعة 8 يونيو 1979 ، حينما اقتربت طائرة الركاب الضخمة من طراز (دى بى ـ 9) التابعة لشركة الخطوط الجوية الأسترالية (كانتاس ـ Qantas) من محطتها الأخيرة فى مدينة (بريسبان ـ Brisbane) . وطلب مساعد القبطان (جون بايمان ـ John Payman) ، إذنًا بالهبوط من برج المطار .

كان اسم الطائرة المسجلة به (تانجو جوليات ـ Tango Juliat) وتحمل 41 راكبًا ، وطاقمًا مكونًا من ستة أشخاص ، وقد انطلقت من مدينة (ميلبورن Melbourne) فى أقصى الجنوب الشرقى الأسترالى ، إلى مدينة (بريسبان) فى الشمال الشرقى ، على مسافة 1500 كيلومتر . تلقت الطائرة

إذنًا بالهبوط من برج مراقبة مطار (بريسبان) ، وبدأ القبطان (جراهام ماكميلان ـ Graham Macmillan) فى اتخاذ إجراءات الهبوط المعقدة . وفى هذه اللحظة اقتحم شاب كابينة القيادة ، وأخرج مسدسًا من تحت البلوفر الصوفى الفضفاض ، وصوبه نحو مساعد القبطان وقال له : « اصعد بهذه الطائرة إلى ارتفاع 20 ألف قدم ! ـ حوالى 6100 متر » .

استدار (ماكميلان) بطريقة عفوية نحو الخاطف وقال له بحسم : « ليس لدينا وقود كاف » . ولكن هذا أصر على طلبه ، فأخذ (ماكميلان) يشرح له بهدوء أن الطائرة قد استنفدت وقودها طوال المسافة بين المدينتين ـ وأشار إلى العدادات ـ لم يبق فى الخزانات من الوقود ما يكفى إلا للطيران لمدة خمس عشرة دقيقة فقط ـ هذا بالإضافة إلى الكمية الاحتياطية التى تفرضها قوانين إدارة النقل الجوى ، ولكن الخاطف (فيليب سيلورى ـ Philip Sailory) ـ 36 سنة ـ تحول بمسدسه إلى رأس (ماكميلان) ، وكرر مطلبه بالتحليق إلى ارتفاع أعلى . حينئذ خاطب القبطان الركاب : « سيداتى سادتى ، رجاء التكرم بالبقاء فى مقاعدكم ! » .

تبادل الركاب نظرات حائرة فيما بينهم ، ولكن لم يحدث ارتياع . وقامت المضيفة (مارلين تشادويك ـ Marilyn Chadwick) ، بنقل الطفل (جيمى فان هيرك ـ Jimmy Van Herk) ـ 8 سنوات ـ ، وأخته (تينا ـ Tina) ـ 6 سنوات ـ من المقاعد الأمامية إلى المقاعد الخلفية . غير أن مساعد الكابتن (بليمان) واصل الانحدار بالطائرة إلى أسفل ، وتجاهل المشكلة تمامًا ، فى حين أخذ (ماكميلان) يناقش الخاطف : « .. ولكن إذا ارتفعنا بالطائرة ، سينفد الوقود وتسقط الطائرة ، ونحن لانريد أن نقتل كل من على متنها ! » .

ورد (سيلورى) بهدوء قاتل : « .. هذا أمر لا يهمنى فى شىء ! سنهبط فى خليج موريتون ! » ، وأدرك القبطان أنه يواجه رجلاً ينفذ مهمة انتحارية ، فخليج (موريتون !) هذا هو المقابل تمامًا لميناء (بريسبان) فى المحيط الباسفيكى . وتذكر كلمات والده ، حينما ترك السلاح الجوى الأسترالى ليلتحق بالشركة كطيار مدنى : « .. على الأقل لن تواجه هناك مجنونًا يطلق النيران عليك ! » . ولكنه الآن يواجه الموقف نفسه ، بل الأسوأ من ذلك أنه يريد الانتحار بالطائرة ، مصطحبًا معه كل من على متنها !

لم يسبق للكابتن (ماكميلان) أن واجه موقفًا مشابهًا كهذا طوال 23 سنة من الخدمة فى الشركة ، كما لم يسبق لمساعد القبطان (بايمان) أن واجه شيئًا مماثلاً طوال 14 سنة فى عمله ، كما أنهما لم يعرفا على وجه التحديد هدف الرجل المسلح ، فقررا الاستمرار فى مواجهته بالمصاعب ، مدركين أنهما يقتربان من الحل كلما اقتربا من الأرض . وعلى أية حال فلم يكن بالطائرة من الوقود إلا ما يكفى للانحدار لأسفل . وفى أثناء ذلك قام مساعد القبطان بتشغيل جهاز إنذار لاسلكى مخبأ ، يحيط برج المراقبة فى (بريسبان) علمًا باختطاف الطائرة (تانجو جوليات) وذلك على موجة راديو خاصة وبطريقة آلية ، دون أن يدرى الخاطف .

فى ذلك الوقت كان الخاطف منفعلاً للغاية ، حتى إنه ضرب ذراع (بايمان) بقبضة المسدس ، حينما مدّ يده ليحاول إطفاء الضوء عن مقياس الارتفاع Altimeter ، وأمره بأن يرفع يده عن أجهزة القيادة ، وعندها رفع (بايمان) يديه عن ذراع القيادة والسيطرة ، أصبحت



عندما تتدخل المشكلات العاطفية فى سلامة الطيران !



تجاهل القبطان ومساعده طلبات المختطف وأصرا على الهبوط

الطائرة تحلق بدون طيار . وهنا أمسك القبطان (ماكميلان) بذراع القيادة الأخرى أمامه لتوجيه الطائرة ، متجاهلاً المسدس المصوب إلى رأسه ، وعندما وضع الطائرة فى مستوى أفقى ، انحرف فجأة وبقوة ، فانفتح باب كابينة القيادة . وصرخ (سيلورى) : « أغلق هذا الباب ، فلا أريد أن أخيف الأولاد ! » وقام هو نفسه بغلق الباب .

لاحظ الطياران نقطة ضعف الخاطف ، وتمسكا بها . سأله (بايمان) : « أحقًا لا تريد أن تخيف الأولاد ؟! إنه أمر غريب ! إنك تفعل أكثر من ذلك .. إنك تقتلهم ! » ، وسأله (ماكميلان) : « هل لك عائلة ؟ » . فأجاب (سيلورى) : « نعم لى زوجة وطفلان » ، وهذا سبب ما أفعل !

استمر الحوار بطيئًا متدرجًا على هذا النحو . فقبل أسبوع من ذلك الوقت تركت زوجة (سيلورى) المنزل مصطحبة طفليها إلى جهة غير معروفة ، بعد أن وصلت الخلافات بينهما حدًا لايحتمل . وهو الآن يريد إرغام العالم كله على الاستماع إلى شكواه ، أو ربما يدفعه اليأس إلى الانتحار .

وأبقى (ماكميلان) الطائرة محلقة ببطء فى دوائر واسعة حول المطار . وأخيرًا اقترح على الخاطف عقد صفقة عادلة ، فإذا سمح لـه بالهبوط وإطلاق سراح الركاب ، فهو يعده بتزويد الطائرة بالوقود ، والذهاب به إلى أى مكان يختاره ، وشرع (ماكميلان) فى تنفيذ ذلك ، برغم أن الخاطف لم يرد علـى اقتراحه ، فأنزل عجلات الهبوط ، وخفض قلابات الأجنحة ، ووجه الطائرة نحو بداية ممر الهبوط ، وأخذت الطائرة فى الانحدار التدريجى .

كان الخاطف فى أثناء ذلك ينقل فوهة المسدس من جمجمة (ماكميلان) إلى صدغه الأيمن ، صائحًا « .. لاتهبط ! لاتهبط ! » . ولكن (ماكميلان) تجاهل المسدس تمامًا ، وقال بإصرار : « بل يجب أن أهبط ! » وحاول تركيز انتباهه كلية إلى عمليات الهبوط المعقدة ، قائلاً فى نفسه « إننى أقهره ! » .

توقفت الطائرة فى نهاية الممر ، وأضاء (بايمان) كابينة القيادة وكذلك كابينة الركاب . صرخ (سيلورى) : « أطفئ الأضواء ! » ، ولكن الطيارين تجاهلا الأمر ،

وأصرا على ألا يفعلا شيئًا إلا بعد هبوط الركاب . وثار (سيلورى) ، واستدعى المضيفات الأربع ، وأمرهن بالجلوس على أرضية كابينة القيادة ، ثم أمر الطيارين بالبقاء فى مقعديهما مشدودين بالأحزمة . عندئذ أدرك الركاب حقيقة ما يجرى من خلال باب الكابينة المفتوح ، وأخذوا يرقبون ما يحدث بوجوم ودهشة .
خلال دقائق وصل إلى المطار (فيرن ماكدونالد ـ Fern Macdonald) مدير البوليس فى مقاطعة (كوينز لاند ـ Queens Land) ومعه 60 جنديًا من المدربين على مكافحة الشغب والإرهاب . وانتشروا فى الظلام على شكل نصف دائرة حول مؤخر الطائرة . وقرر (ماكدونالد) عدم اقتحام الطائرة ، إلا إذا أطلق الخاطف الرصاص ، وحتى ذلك الحين يظلون هم والركاب مجرد مشاهدين للأحداث .

ازداد اضطراب (سيلورى) ، وأخذ يوزع شتائمه على الطيارين والمضيفات . وإذ رأى فجأة الطفلة (تينا) تبكى ، قال بهدوء : « إنه يأسف لإزعاجها » ، ثم واصل صراخه وشتائمه : « إذا تحرك أحدكم ، نسفت رأسه فى الحال ! » . كانت الأضواء الداخلية الساطعة تثيره ،

فصرخ طالبًا إطفاءها ، ولكن الطيارين رفضا ذلك بحزم ، إلا بعد إطلاق سراح الركاب . وعندما هدأت ثورة غضبه بعد دقائق ، وافق على ذلك وطلب من المضيفة (إيرينا - Erina) إخراج الركاب من الطائرة . ففتحت الباب الخلفى ، وخرج الركاب واحدًا فواحدًا بهدوء . وقال لها أحد الركاب : « إنك فتاة شجاعة ! » ، ولكن لم يكن شعورها كذلك ، فهذه هى فرصتها للنجاة ، ولكن ماذا يمكن أن يفعله المسلح بطاقم الطائرة إن هى هربت ؟

وبعد أن استقر الراكب الأخير على أرض الممر ، عادت (إيرينا) على مهل إلى كابينة القيادة .

واصل الطياران مقاومة الخاطف بذكاء ، وإرغامه على اتخاذ القرارات بنفسه . وسأله القبطان بهدوء : « ماذا تريد بالتحديد ؟! وما الذى يمكننى أن أفعله من أجلك ؟ » قال الخاطف بعد تفكير : « إنه يريد التحدث إلى المذيع التليفزيونى (مايك وولسى - Mike Wolsey) ، لشرح مشكلته وتوجيه نداء إلى زوجته وأطفاله » ، فطلب القبطان من برج المطار الاتصال بالمذيع . وأمر الخاطف المضيفة (كولين - Colleen) بإحضار علبة من عصير

الفواكه . وأوشك أن يسلمها مسدسه فى فورة عاطفية ، وهو يدفع لها ثمن العلبة ، بعد أن اختطف طائرة بملايين الدولارات .

بعد ذلك أمر الخاطف القبطان بتزويد الطائرة بالوقود . ولكن حين ظهرت سيارة الوقود ، ارتاع (سيلورى) وغرز فوهة المسدس فى عنق المضيفة (مارلين - Marilyn) صارخًا : « هؤلاء هم رجال الشرطة ! » . ثم صاح بالكابتن : « أقلع فورًا بالطائرة . وإن لم تفعل ، سأنسف رأس الفتاة ! » .

أدار (ماكميلان) محركًا واحدًا ، وتوجه بالطائرة نحو سيارة الوقود . وفهم سائق السيارة معنى هذه الحركة ، فانحرف بالسيارة وغاب فى الظلام .

أوقف القبطان الطائرة ، وأطفأ المحرك ثم قال للمسلح : « اسمع .. إننا نريد مساعدتك » ، وعرض عليه أن يطلب بالراديو البحث عن زوجته وأولاده . ووافق الخاطف على إعطائه العنوان ، وهو على وشك الانهيار ، حيث دخل كابينة الركاب الخالية ، وجلس على المقعد الأمامى .

نظرت المضيفة (إيرينا) من النافذة بأسـى ، فسألها الخاطف : « هل أنت مرهقـة ؟! أتريدين أن تذهبى إلى منزلك ؟ » فأومأت (إرينـا) برأسـها بالإيجاب ، فأشار إليها بالذهاب من الباب المفتوح فى مؤخر الطائرة .

استبد الغضب بالمضيفة (أسما كاظم ـ Asma Kazim) ، حتى إنه فاق خوفها فقالت : لكننا مرهقون ! لماذا لا نذهب جميعًا إلـى منازلنـا ؟ فصـاح (سيلورى) بـالرفض ، ثـم أمرها بأن تحبو إلى مؤخر الطائرة وتساعد زميلتها على النزول . ولم تفهم (أسما كاظم) ماقاله ، ووقفت لتلحق بزميلتها . فأمسك (سـيلورى) ذراعهـا بيسـراه ، وهـو ممسك بالمسدس بيمينه . ثارت ثائرة المضيفة (أسما) وضربت بكفهـا يـد (سيلورى) اليمنـى بعنـف ، فسـقط المسدس على الأرض . وارتمى الأثنان لالتقاطه ، ولكن الفتـاة قذفتـه بعيدًا ، ثم ألقت بنفسـها على الخاطف وهى تصيح .

سمع الطياران الجلبة ، فحلا أحزمة الأمان المشـدودة بالمقعـد ، وهجمـا على المسلح . قفـز (بايمـان) فـوق

الجسدين المتكومين على أرضية الطـائرة ، بينمـا داس (مـاكميلان) بقدمـه يـد (سـيلورى) الممـدودة نحـو المسدس ، على بعد نصف متر فقط .

التقط القبطان المسدس ، وقذفـه خـارج الطـائرة عبر البـاب الأمـامى . ثـم أسرع إلـى كابينـة القيـادة وصـاح بجهاز الراديو : « أسرعوا لقد أمسكناه ! » اندفع رجال الشرطة إلى داخل الطائرة ، حيث كان أفراد الطاقم قد تغلبوا على الخاطف ، الذى هدأ تمامًا وأخذ يحملق فى ذهول .

هكذا انتهت المحنـة ، التى استمرت حوالى السـاعتين ، وكان سلاحها الهدوء والفطنـة . وفـى التاسـع مـن ينـاير 1980 حكم على (فيليب سيلورى) بالسجن مدى الحياة ، وفـى عـام 1981 قدم التماسًا فخفض الحكم إلى عشـر سنوات .

قـررت الحكومـة الأسترالية منح القبطـان (جراهـام ماكميـلان) ، والمضيفة (أسمـا كـاظم) وسـام (نجمـة الشجاعـة ـ Order of Merit) الذى يعد أرفـع أوسـمة الاستحقاق الأسترالية الذى يمنح للمدنيين .



داخل كابينة القيادة فى طائرة من طراز "دى ـ سى ـ 9"
لنفس الشركة الأسترالية

كمـا حصـل أفـراد الطاقم على شهادات تقدير وجوائـز خاصـة ، اعترافًا بخدمـاتهم الرائعة للركـاب ومواقفهـم البطولية ، من مختلف هيئات ومنظمات الطيران الدولية .



بتصرف عن المصدر :

**Reader`s Gigest Magazine ,
by Roy Eicleston and Stefhen
Johnsn , June 1982 New york
N.y. , U.S.A.**

هائم بطائرته فى بحر الشمال !

بقلم : [فريدريك فورسايث]

للحظة قصيرة ـ بينما كنت فى انتظار تصريح برج المراقبة للإقلاع ـ تطلعت إلى الأصقاع الألمانية المحيطة ، من خلال كابينة القيادة . كان الثلج الأبيض يغطى كل شىء بطريقة هشة متشققة تحت ضوء القمر فى مساء يوم 24 من شهر ديسمبر . كان أمامى مباشرة ممر الإقلاع كشريط أسود مطوق بجانبيه بصفين من الأضواء الساطعة . وكنت أعرف أنه بعد لحظات من رحيلى ، سوف تنطفئ أضواء المطار الحربى تمامًا ، فليس هناك الليلة طائرات دورية ، أوأخرى فى مهمات عسكرية ، فالجميع يحتفلون الليلة بعيد الميلاد لعام 1957 .

وكنت فى ذلك الوقت مجرد طيار بريطانى شاب فى بداية حياته العملية ، عائدًا بطائرته المقاتلة النفاثة إلى قاعدته الجوية فى بريطانيا ، بعد انتهاء مهمته تبع القوات البريطانية العاملة فى ألمانيا ، ضمن قوات حلف شمال الأطلنطى NATO .

وعندما جاءنى التصريح أخيرًا ، اندفعت بالمقاتلة النفاثة من طراز (فامباير ـ Vampire) على طول الممر ، ثم بدأت الصعود إلى أعلى فأعلى ، منحرفًا نحو اليسار فى اتجاه بريطانيا . ثم اتصلت عبر الراديو ببرج المراقبة فى القاعدة الجوية الألمانية :

ـ هنا (تشارلى دلتا) . إقلاع آمن ، والعجلات رفعت فى مكانها .

ـ (تشارلى دلتا) .. ، هنا (روجر) ، حول إلى القناة (دى D) ـ ميلاد سعيد .

ـ شكرًا (روجر) ، نفس التمنيات لك .

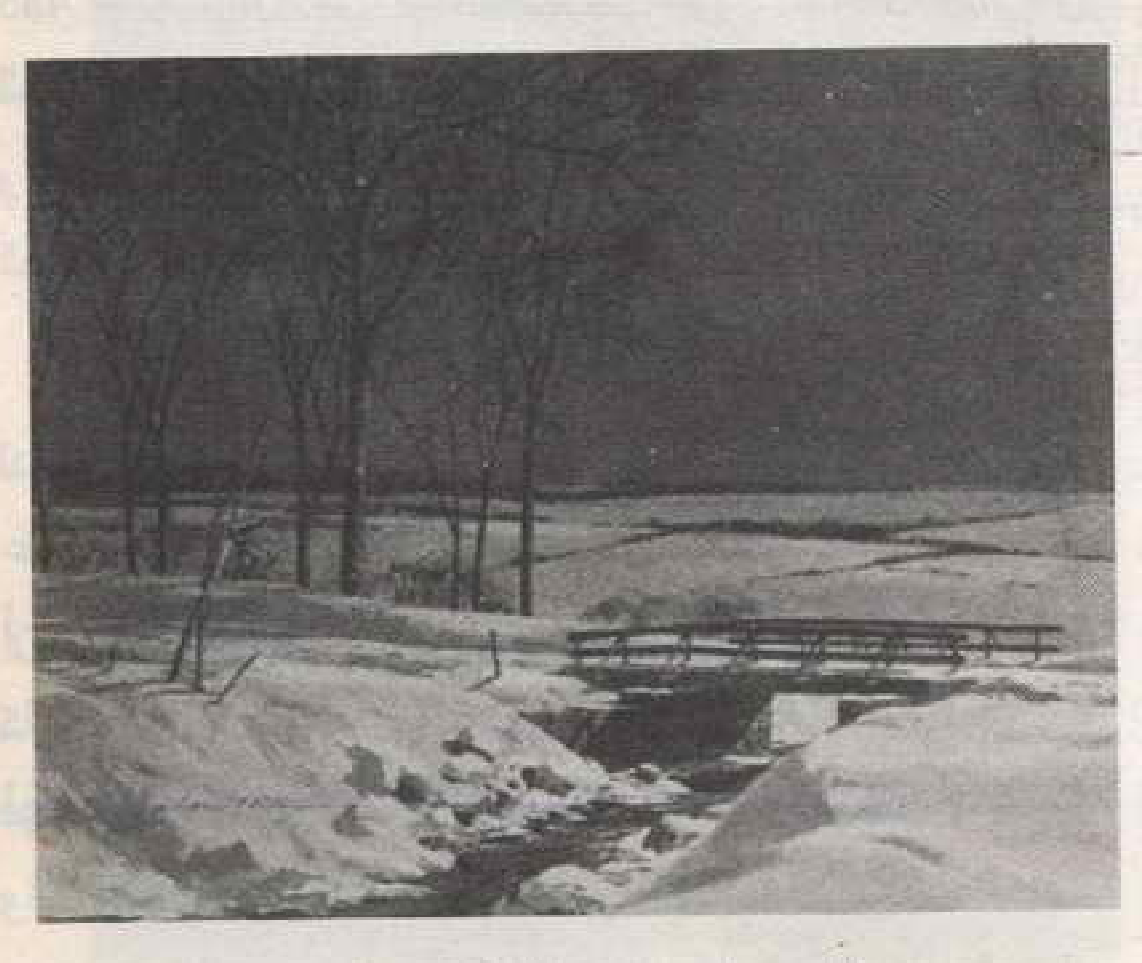
ثم قمت بعد ذلك بتحويل جهاز الاتصالات على (القناة دى ـ Channel D) وهى التردد المخصص للمراقبة الجوية التابعة لسلاح الطيران الملكى البريطانى RAF فى شمال ألمانيا ، والذى يعرف رسميًا باسم (مركز تحكم بيفيلاند الشمالى ـ North Bevland) .

ألقيت نظرة على خريطة الرحلة ، حيث تم تحديد المسار بالحبر الأزرق ، ولكنى أعرف التفاصيل عن ظهر قلب .

الطيران لمدة 66 دقيقة متواصلة بسرعة معتدلة على ارتفاع عال ، ثم الانحدار « Descent » لارتفاع أقل ، ثم الهبوط السلس Landing ، وكانت الفامباير تحمل من الوقود مايكفى للطيران لمدة 80 دقيقة . وعندما حلقت فوق قاعدة (سيلة الجوية ـ Celle Airfield) الألمانية على ارتفاع خمسة آلاف قدم ـ حوالى 1524 مترًا ـ قمت بضبط الاتجاه ليشير مؤشر البوصلة إلى زاوية 265 درجة .

كانت مقدمة الطائرة مندفعة إلى أعلى تحت الظلام ، وقمر شاحب وسماء متجمدة تلمع فيها النجوم البراقة وتعكس أشعتها على لوحة القيادة . وفى أسفل كانت تفاصيل التضاريس فى شمال ألمانيا تبدو صغيرة جدًا . وكان الظلام يلف غابات الصنوبر ، والثلوج البيضاء تغطى الحقول فى كل مكان ، وتتناثر خلالها القرى الصغيرة التى تلمع بأضوائها المميزة لاحتفالات عيد الميلاد ، أو صلاة منتصف الليل .

وكان على أن أقطع 400 ميل أخرى ـ حوالى 640 كيلومترًا ـ لأكون فى بريطانيا ، ويمكننى أن أحتفل بذلك مع عائلتى على طعام الإفطار .



الثلوج تغطى ريف شمال ألمانيا فى الشتاء

المقاتلة البريطانية (فامباير Vampire) - أنتج منها 49 مقاتلة فقط فى الخمسينات

وعندما أشار مقياس الارتفاع « Altimeter » إلى مستوى 27 ألف قدم - حوالى 8228 مترًا - قمت بضبط السرعة على 485 عقدة Knot فى الساعة - حوالى 873 كيلومترًا فى الساعة - ووجهت الطائرة بثبات نحو زاوية 265 درجة . ولابد أننى عبرت فى تلك اللحظة الحدود الهولندية مع ألمانيا ، إذ مضى على طيرانى حوالى 21 دقيقة حتى الآن .

بدأت المشكلات بصمت ، قبل لحظات من إدراكى أن لدى أيًا منها . كان أول تحذير عندما ألقيت نظرة خاطفة على لوحة القيادة لفحص اتجاهى على البوصلة ، وبدلاً من أن يكون المؤشر متجهًا بثبات نحو زاوية 265 درجة ، كانت الإبرة تدور فى كل اتجاه . ولكن لم يكن الأمر خطيرًا ، فهناك بوصلة طوارئ مساعدة من النوع الذى يعمل بالكحول ولكن عندما لمحتها كانت غير سليمة هى الأخرى ، ومؤشرها يدور ويتأرجح بارتباك . ويبدو أن شيئًا ما حرك الإطار الخارجى لصندوق البوصلة ، والذى كان فى وضع غير عادى .

على أية حال يمكننى نداء مركز المراقبة الجوية فى قاعدة (لاكينهيث الجوية - Lakenheath) فى بريطانيا بعد

بضع دقائق ، حيث يمكنهم إرشادى بنظام « الاقتراب بالتحكم الأرضى » GCA . وهو نظام حديث فى القواعد الجوية يوجه الطيار الذى يلاقى المتاعب ، إلى أقرب مطار عبر تعليمات يتلقاها بالراديو ثانيةً فثانية . وقبل أن أتحول إلى نداء قاعدة (لاكينهيث) ،كان علىَّ أولاً أن أخاطب المراقبة الجوية البريطانية فى شمال ألمانيا على القناة « D » وأخبرهم بمشكلتى . وعليها سوف يقومون بإخطار مركز مراقبة (لاكينهيث) ، بأنى فى طريقى إليهم بدون بوصلة . ضغطت على زر الإرسال فى جهاز الراديو : « (تشارلى دلتا) ينادى مركز تحكم بيفيلاند الشمالى » . ولكنى توقفت ، فلم يكن هناك دليل على أن الرسالةَ قد حولت ، فبدلاً من قعقعة الكهرباء الإستاتيكية والطنين العالى لصوتى عندما يرتد مرة أخرى إلى أذنى ، كانت هناك دمدمة مكتومة داخل قناع الأكسجين . حاولت مرة ثانية ولكن بلا نتيجة لقد كان جهاز الراديو هامدًا .

كان علىَّ أن أواجه الذعر الذى بدأ يتصاعد داخلى بسرعة ، والذى يمكنه أن يقتل الطيار قبل أى شىء آخر .

مرت لحظات ثم حولت الراديو إلى القناة « F » ولكن الجهاز لم يستجب . وتذكرت سنوات التدريب على الطيران بالمقاتلات ، خاصة التدريب على إجراءات الطوارئ . فالشىء المهم الذى كنت أسمعه دائمًا ، أنه ليس من المهم أن أعرف كيف أطير فى الظروف الجيدة ، ولكن كيف أفعل ذلك فى الحالات الطارئة وأن أظل حيًّا ، وعلىَّ الآن أن أستخدم مثل هذه التعليمات .

وبينما كنت أحاول عبثًا تشغيل جهاز الراديو ، تفرست عيناى الكابل الملون اللامع بين قدمىَّ والذى يكمل الدائرة الكهربائية ، وكان سلك الانصهار الواقى « الفيوز » لوصلة الاتصال الرئيسية محترقًا . كان أول شىء يجب علىَّ أن أفعله أن أخفض سرعة الطائرة ، حتى يمكننى أن أظل أطول مدة ممكنة محلقًا فى الجو . فلا ينبغى تبديد الوقود الثمين ، حيث يمكن أن أحتاج إليه بشدة فى وقت لاحق .

هناك ستة أجهزة أساسية أمام الطيار ، بما فيها البوصلة « Compass » . والخمسة أجهزة الأخرى هى : مبين سرعة الطائرة «بالنسبة للهواء » ، « Airs Peed Jndicator »

ومقياس الارتفاع « Altemeter » ، ومبين السرعة الرأسية « Vertical - Speed jndicator » ، ومبين ميـل الطـائرة « على الجانبين » « Bank Jndicator » ، ومبين الانخفاض Slip Jndicator . جهـازان منها يعملان بالكهربـاء ، وقـد توقفـا عن العمل تمامًا مثل البوصلة . ولم يتبق أمامى سوى الأجهزة الثلاثة التى تعمل بالضغط الجوى وهى جهاز سرعة الطائرة ، ومقياس الارتفاع ، ومبين السرعة الرأسية .
وبتعبير آخر ، لقد كنت أعرف مدى السرعة التى أطير بها ، ومدى الارتفاع الـذى وصلت إليه ، وما إذا كنت أنحدر لأسفل ، أو أتسلق لأعلى . ومن المحتمل تمامًا الهبوط بأية طائرة بمثل هذه الأجهزة الثلاثة فقط ، ويمكن تقدير بيانـات الأجهزة التالفة بـالعينين ، ولكن مثل هـذا الأمـر ممكن حدوثه فى الأجواء الجيدة الخالية مـن السحب وفى ضوء النهار ، ولكنه يكاد يقترب من المستحيل ليلاً .

الأشياء الوحيدة التى يمكن أن تظهر بوضوح ليلاً ـ حتـى فى ضوء القمر الساطع ـ هى الأضواء . فلو أمكننى أن أميز النتوء المنحنى لساحل (نورفولك ـ Norfolk) البريطـانى ، والذى يمتـد مـن (لوويست أوفت ـ Lowest Oft) ، مرورًا





محاولات عديدة لتشغيل الراديو بلا فائدة

بساحل (يارماوث ـ Yarmouth) وحتى (كرومر ـ Cromer) ـ فيمكننى أن أعثر على قاعدة (نورويتش ـ Norwich Airfild) الجوية . وهذه القاعدة الجوية تقع على بعد 20 ميلاً ـ حوالى 32 كيلو مترًا ـ من أى نقطة من هذا الساحل داخل البلاد . وكنت أعلم أن هناك أيضًا قاعدة للمقاتلات على بعد خمسة أميال ـ حوالى ثمانية كيلومترات ـ شمال نورويتش ، باسم (ميريام سانت جورج ـ Merriam St. George) ، والتى لابد أنها تطلق إشاراتها اللاسلكية للإرشاد بنظام البيكون ليلاً « Beacon » .

بدأت فى توجيه الطائرة (الفامباير) ببطء نحو الساحل المتوقع ، وفقدت النجوم تأثيرها على عندما حلقت من قاعدة (سيلة ـ Celle) فى شمال ألمانيا . إذ كنت أواجه المتاعب ، فى جو شديد البرودة ، وتحتى مباشرة (بحر الشمال ـ North Sea) بأمواجه الشرسة لابتلاعى داخل طائرتى ، دون أن يدرى أحد على الإطلاق . وعندما وصلت إلى ارتفاع 15 ألف قدم ـ فى أثناء انحدار الطائرة لأسفل ـ حوالى 4573 مترًا ـ تأكدت أن هناك عدوًا آخر فى انتظارى : « ضباب شرق بريطانيا الكثيف » . وليس هناك محل

للتساؤل حول إمكانية الطيران إلى أقصى الغرب البريطانى ، دون أجهزة ملاحية أو راديو . كما أنه من المستحيل العودة مرة أخرى ، والهبوط فى إحدى القواعد الجوية الهولندية على طول الساحل الأوربى ، فلم يكن لدى الوقود الكافى . كان أملى الوحيد هو الهبوط فى مطار (ميريام سانت جورج) ، مسترشدًا بعينى فقط .

وعندما وصلت إلى ارتفاع عشرة آلاف قدم ـ حوالى 3048 مترًا ـ طرت إلى الأمام فى استواء دون المزيد من الانحدار ، كما زدت من قوة المحرك قليلاً ، كى أظل محمولاً جوًا ، ولسوء الحظ فإن الهبوط بالمظلة من المقاتلة (الفامباير) صعب للغاية ، وله شهرة سيئة وغير مأمون ، بسبب ذيلها المزدوج . وفى النهاية ـ إن لم يكن هناك من أمل ـ فعلىَّ أن أوجه النفاثة نحو البحر المفتوح ، بعيدًا عن المناطق المأهولة بالسكان .

ولكن لعل هناك بارقة أمل أتعلق بها ، فكل الطائرات التى تقترب من السواحل البريطانية تظهر نورًا على شاشات الرادار لنظام الإنذار المبكر « Early - Warning System » .

وتقضى التعليمات فى حالات الطوارئ القصوى ـ كانقطاع الاتصالات للحصول على تصريح مرور فى الممرات الجوية ـ أن يتصرف الطيار بطريقة معينة . وهى أن يقوم الطيار ـ وهو فوق البحر ـ بالطيران ليرسم مثلثًا فى الجو ، يمثل طول كل ضلع من أضلاع المثلث ، الطيران لمدة دقيقتين فقط . وهذا التصرف يجنب انتباه المراقبين فى شبكة الدفاع الجوى ، ومركز تحكم المسارات الجوية « Air - Traffic Caontroller » ، فيمكنهم إرسال طائرة خاصة بسرعة للإرشاد إلى أقرب مطار .

وهذا الإجراء البريطانى ، هو الترتيب الأخير للبحث والإنقاذ فى حالات الطوارئ القصوى ، للمحافظة على حياة الطيارين . لذلك تُعرف الطائرة المخصصة للتوجيه والإرشاد « بالراعى ـ Shepherd » .

نظرت إلى ساعتى ، كان قد مضى علىّ محلقًا حوالى 51 دقيقة ، ولم يتبق من الوقود ما يكفى إلا للطيران 30 دقيقة أخرى . وبدأت على الفور فى رسم مثلث الطوارئ ، وكان الضباب كثيفًا إلى مدى البصر . ومرت عشر دقائق رسمت خلالها مثلثين كاملين فى السماء ، وأخذت أصلى وأبتهل إلى

اللَّه أن يساعدنى . ومر الوقت بطيئًا قاتلاً ، ولم يبق من الوقود ما يكفى للطيران سوى عشر دقائق أخرى ، وأصبحت النهاية المحتومة واضحة تمامًا أمامى . والغريب أننى لم أشعر بالخوف ، ولكنى كنت حزينًا مبتئسًا .

وبدأت أرسم مثلثًا ثالثًا بيأس ، حين شاهدت شبحًا خلال الضباب ، إنها بالتأكيد طائرة أخرى تقترب تحتى مباشرة ، خففت من سرعتى وبدأت أتبعه وأدور معه ، وعندما اقتربت طائرة الإرشاد وجدتها لدهشتى من طراز (موسكيتو ـ Mosquito) ، وهى قاذفة بمحركين مروحيين ، صناعة شركة (دى هافيلاند ـ De Haviland) ، الكندية واستخدمت خلال الحرب العالمية الثانية . وتذكرت أن سرب طائرات استطلاع الأحوال الجوية فى (جلوشستر ـ Glouceser) يستخدم هذا النوع من الطائرات ، وأشار طيار (الموسكيتو) بقبضته وأصابعه ، ففهمت أننا فى طريقنا إلى الهبوط ، ثم زاد من سرعته فتبعته خلال الضباب .

بعد دقيقتين انخفضنا مرة أخرى ، وأنزلت عجلات الهبوط الثلاث التى تعتمد على الضغط الهيدروليكى ، وليس

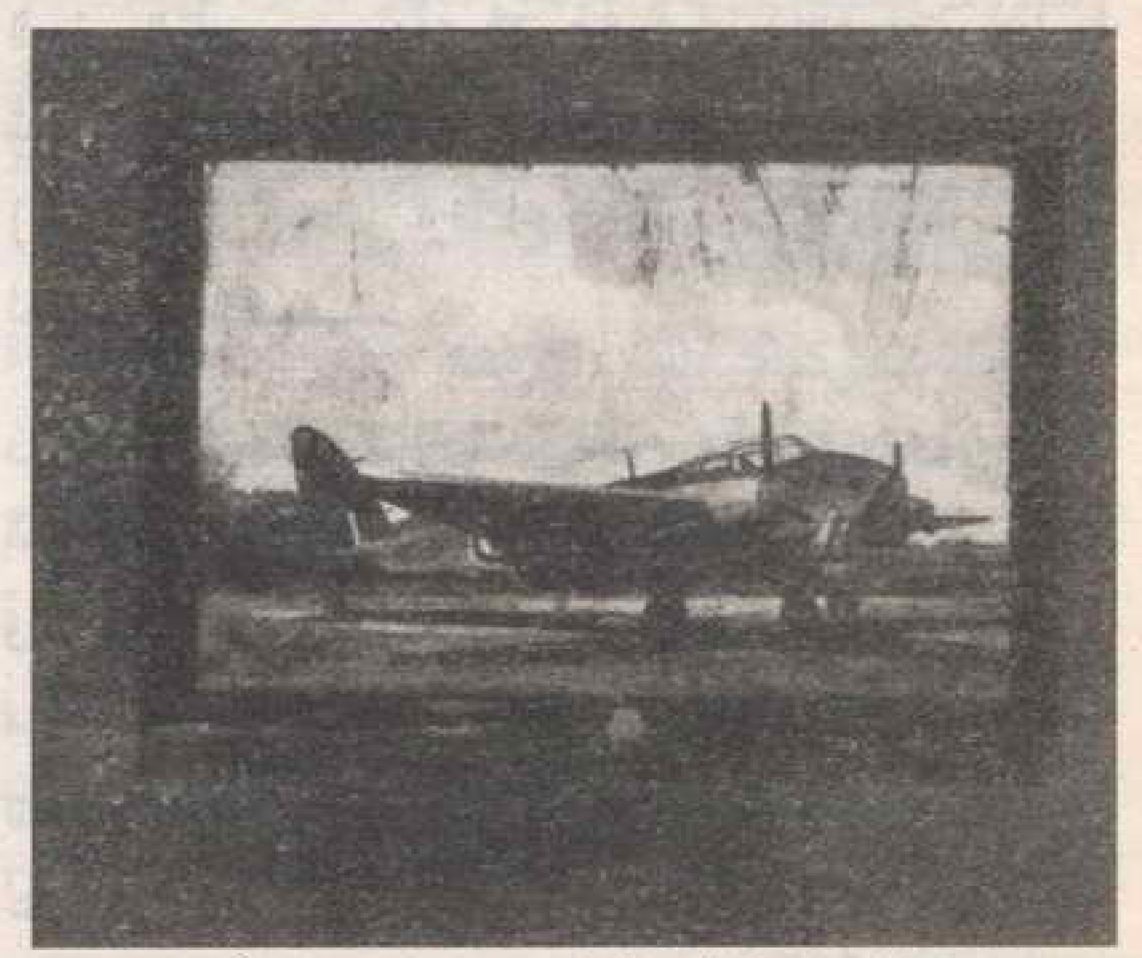
على الدائرة الكهربائية العاطلة . وقد لاحظت وجود حرفى « JK » على الجانب الأيمن لطائرة الإرشاد ، ولكنى لم أستطع أن أميز ملامح الطيار « الراعى » . فقد انشغلت بمراقبة عداد الوقود الذى بدأ يشير نحو الصفر تمامًا ، وبدأ القلق ينتابنى ، إذ كان علىّ الاسراع بالهبوط بأى حال من الأحوال .

فجأة تذكرت أن طيار الإرشاد يطير بأضواء مطفأة ـ مثلى ـ تمامًا فانتابنى الرعب للحظة ، ولكنى تأكدت من حكمة الرجل . فالأضواء خلال الضباب تؤدى إلى التنويم المغناطيسى « Mesmeric » ، مما يؤدى للاصطدام . وبنظرة خاطفة على العدادات ، كان مقياس الارتفاع على الصفر ، وكذلك الوقود ، والسرعة 120 عقدة فى الساعة ، وتوقعت السقوط لو وصلت السرعة إلى 95 عقدة فقط ـ حوالى 171 كيلومترًا فى الساعة .

وبدون إنذار أشار « الراعى » بإصبعه من خلال الزجاج نحوى ، مما يعنى أن المطار فى هذا المكان ، وأن علىّ الهبوط . تطلعت حولى ولم أر شيئًا ، وفجأة أضيئت أضواء ممر الهبوط أمامى ، فتوجهت على الفور للنزول

بين صفين من الأضواء ، وتوقفت فى نهاية الممر ، فلم يكن بالطائرة النفاثة من الوقود ما يكفى لتحريكها إلى المبنى الرئيسى . وبدأت فى فك أحزمة الأمان ، حينما شاهدت منقذى « الراعى » وهو يمر بجانبى بطائرته (الموسكيتو) على ارتفاع 50 قدمًا من الأرض ، ثم اختفى فى الضباب .

توقعت أن تظهر سيارات الإطفاء والطوارئ والإسعاف التى ترافق دائمًا مثل هذا الهبوط الاضطرارى فى الظلام ، ولكن شيئًا لم يحدث لأكثر من عشر دقائق . ومع مرور الوقت بدأت أضواء سيارة عسكرية تقترب من الطائرة قادمة من ناحية برج المطار . توقفت السيارة على بعد أمتار قليلة من الطائرة (الفامباير) ، والأضواء مسلطة عليها ، فقفزت من الكابينة إلى الجناح ثم توجهت إلى السيارة . لم تكن هناك أية إشارة أو علامة للسلاح الجوى ، ولكن كان وراء عجلة القيادة ضابط من السلاح يرتدى معطفًا سميكًا والكاب المميز . حملق نحوى وأنا أتعثر فى الضباب والأضواء ، وأشار إلى الطائرة قائلاً :



صورة الطيار (چون كاڤانا) الإيرلندى ، مع قاذفته (الموسكيتو) ، والمعلقة فى الغرفة رقم 17 فى قاعدة (مينتون)

« أهذه لك ؟ » أجبت : « نعم .. لقد هبطت بها فورًا » ، فغمغم مفكرًا : « أمر غير عادى ! غريب تمامًا ! اقفـز للسيارة ، سوف نعود للميس » .

كنت أشعر بالامتنان لدفء السيارة ، أكثر من سعادتى بأنى ما زلت حيًا . وقال مرافقى الضابط :

ـ إنك محظوظ !

فوافقته على ذلك واستكملت :

ـ حظ لعين ! لقد نفد الوقود تمامًا لحظة هبوطى على الأرض ! كما أن جهاز الراديو تـالف ! وكـل الدائـرة الكهربائيـة توقفت عن العمل منذ 50 دقيقة فوق بحـر الشمال !

ـ بدون جهاز راديو !!

ـ نعم ، دون جهاز راديو . فالصندوق هامد على جميع القنوات !

سأل مستفسرًا : « إذن كيف وجدت هذا المكان ؟! »

أجبت موضحًا بنفاد صبر : « لقد تم إرشادى إليه ! »

فهز الضابط كتفيه ، كما لو كان يريد أن يقول : « طالما أصررت على ذلك » ، وأخيرًا قال :

ـ حظ لعين حقًا ! ولكنى مندهش تمامًا كيف يمكن لرجل العثور على مثل هذا المكان ؟!

ـ ليست هناك مشكلة ، إنه أحد رجال التنبؤات الجوية فى قاعدة (جلوشيستر) الذى أرشدنى . فمن المؤكد أن لديه « راديو » وحضرنا إلى هنا بناءً على توجيهات نظام « الاقتراب بالتحكم الأرضى » GCA . وعندما شاهدت الأضواء الخاصة بالممر أسرعت بالهبوط .

ـ أمر غريب حقًا !! فليس لدينا نظام للإرشاد الأرضى ، وليس لدينا أية أجهزة للملاحة على الإطلاق ، ولا حتى نظام البيكون « Beacon » للإرشاد اللاسلكى !

تساءلت بصوت خافت : « أليست هذه قاعدة (ميريام سانت جورج) » ؟

ـ كلا ، إنها قاعدة (مينتون ـ Minton) الجوية .

ـ .. إننى لم أسمع بهذه القاعدة من قبل على الأقل !

ـ إننى لست مندهشًا . فنحن لسنا محطة عمليات جوية ، فهذه القاعدة القديمة تحولت إلى مخازن منذ سنوات .

أوقف الرجل السيارة قرب البرج ليطفئ أضواء الممر ، فاصطحبته فى جولته وعقلى يدور فى دوامة ، فالأمر كله غير منطقى بالمرة ، وأقرب إلى الجنون . ولا بد أن هناك تفسيرًا أكثر قبولاً ، وسألته :

ـ ولكن لماذا أشعلت أضواء الممر أصلاً ؟

ـ لقد كان السبب هو صوت محركك النفاث . لقد كنت فى (الميس ـ Mess) ـ قاعة الطعام والراحة ـ حينما سمعنا صوت الطائرة . وكانت تدور فوقنا على ارتفاع منخفض جدًا ، كما لو كانت تريد أن تهبط إلى الأرض . وتذكرت أنهم لم يفصلوا أضواء الممر ، حينما قاموا بتفكيك المحطة .

وعلى ذلك فقد أسرعت إلى البرج وقمت بتشغيل أضواء الممر .

- وأين تقع محطة (مينتون) بالضبط ؟

- على مسافة ثمانية كيلومترات من الشاطئ ، داخل البلاد من (كرومر - Cromer) ، حيث نحن الآن .

- وأين تقع أقرب محطة جوية ، لديها المساعدات اللاسلكية ؟

- إنها لابد محطة (ميريام سانت جورج) ، فإن لديهم مثل هذه الأشياء .

كان ذلك هو التفسير المنطقى ، فلابد أن صديقى فى طائرة استطلاع الأحوال الجوية ، أرشدنى مباشرة من الساحل وحتى قاعدة (ميريام) الجوية ، وبالصدفة كانت محطة (مينتون) تقع فى نفس الطريق إلى ممر هبوط قاعدة (ميريام) ، ولابد أن برج ميريام قد طلب منا التحليق فى دائرة حتى يضىء الممر ، ولكن تمت إضاءة ممر محطة (مينتون) ، والنتيجة أننى أسرعت بالهبوط إلى الممر

المتاح أمامى قبيل نفاد الوقود . ولو كنت مضيت إلى ممر قاعدة (ميريام) ، لكنت سقطت فى الحقول قبل الوصول إليه بحوالى 16 كيلومترًا أخرى إلى الداخل . فكما قال ضابط محطة (مينتون) إنه حظى اللعين .

عندما وصلنا إلى قاعة المقصف فى المحطة ، أخبرنى مضيفى (ماركس - Marks) ، أنه كان ضابطًا طيارًا برتبة ملازم طيار - تعادل نقيب - ويعمل حاليًا بالخدمات الأرضية بعد إصابته ، كقائد ثان محطة (مينتون) . وكان شيئًا بائسًا أن يقضى المرء ليلة الكريسماس فى هذا المكان المنعزل ، ومعظم العاملين فى المحطة فى إجازة .

جلسنا فى أحد المكاتب ، حيث بعض المقاعد ومكتب خال وتليفون ، وذهب (ماركس) لإحضار شراب لنا ، بينما طلبت من عامل التليفون أن يصلنى بمركز التحكم الجوى بقاعدة (ميريام) . فطلب أن يعرف شخصية المتكلم ، فذكرت له اسمى ورتبتى ، وأتكلم من محطة (مينتون) . فقال إنه يأسف لذلك ، فليس هناك أحد فى الخدمة فى مركز التحكم الجوى ، إذ ليس هناك طيران الليلة ، ولكن



وحلقت القاذفة (الموسكيتو) فوق القاتلة (فالبيري) بعد هبوطها ثم اختفت فى الضباب

يوجد بعض الضباط فى « الميس » ، فطلبت منه أن يصلنى بضابط الخدمة فى القاعدة .

عندما أوصلنى به كان واضحًا أنه يتكلم من « الميس » ، من الأحاديث والأصوات من حوله . شرحت له الموقف بالتفصيل ، بدءًا من القاعدة الألمانية وهبوطى فى محطة (مينتون) ، بناءً على الإرشادات الأرضية لطائرة التوجيه . وقاطعنى قائلاً :

ـ لكننا أغلقنا القاعدة . لقد أوقفنا جميع الأجهزة منذ الساعة الخامسة مساءً . ولم يكن هناك أى نداء لتشغيلها .

ـ ولكن قاعدة (ميريام) لديها نظام التوجيه الأرضى اللاسلكى .

ـ أعرف أنه لدينا ، ولكنه لم يستخدم الليلة . إذ إنه أغلق منذ الخامسة مساءً .

ـ ولكن يا سيدى هل تعرف أقرب محطة لديها جهاز

لاسلكى على موجة الطوارئ بذبذبة 121,5 ميجا سايكل خلال الليل . « وهى الموجة الدولية لطوارئ الطيران » .

- نعم ، هناك قاعدة (مارهام ـ Marham) فى الغرب ، وقاعدة (لاكينهيث ـ Lakenheath) فى الجنوب .، أسعدت مساءً .

وضعت سماعة التليفون ببطء ، وأنا أتنفس بعمق . فقاعدة (مارهام) على بعد 64 كيلومترًا فى الجانب الآخر من (نورفولك ـ Norfolk) . وقاعدة (لاكينهيث) على مسافة مماثلة إلى الجنوب الغربى فى (سوفولك ـ Suffolk) .

فكيف لى أن أصل إلى هاتين القاعدتين البعيدتين ، وأنا لم أبلغ حتى قاعدة (ميريام سان جورج) القريبة لنفاد الوقود ؟ وكان من الواضح أن طيار (الموسكيتو) حلق لمسافة طويلة وعلى ارتفاع منخفض فى الضباب الكثيف ، دون إرشاد لاسلكى من المحطات الأرضية .

ولابد أنه عاد الآن بطائرته إلى قاعدة (جلوشستر) ، ومن حقه أن يعرف ـ برغم تهوره ـ أننى مازلت حيًا .

لذلك طلبت من عامل التليفون أن يصلنى بهذه القاعدة ، حيث إنهم فى الخدمة على مدار الساعة لاستطلاع الأحوال الجوية . شرحت الموضوعِ باختصار إلى ضابط الخدمة هناك ، ولكنه بادرنى قائلاً :

- لابد أن هناك خطأ ما ، إنها ليست إحدى طائراتنا . حيث إن سرب (الموسكيتو) أحيل للاستيداع منذ ثلاثة أشهر . ونحن نستخدم الآن طائرات (كانبيرا ـ Canberra) . « وهى قاذفة قنابل من الحرب العالمية الثانية » .

- ولكن يا سيدى ما هو مصير طائرات (الموسكيتو) ؟

- أغلبها تم التخلص منها كنفايات معدنية ، والقليل منها للمتاحف الجوية . ويحتمل أن يكون بعضها قد بيع للهواة .

بدأت أفكر فى كلِ ما حدث لى طوال هذه الليلة ، وكانت ليلة غريبة حقًا فى حياتى . فالحظ لا يمكن أن يتدفق هكذا فى « حزم » كبيرة متلاحقة ومتتابعة . ومهما يكن من أمر فإن طيارًا هاويًا بطائرة (موسكيتو) ، كان يعرف حقًا أين يتجه ، وماذا كان عليه أن يفعل ،

وبدونه لكنت الآن غارقًا مع طائرتى فى بحر الشمال .

وأخرجنى الضابط (ماركس) بصوته من تأملاتى بقوله : « غرفتك الآن جاهزة ، رقم 17 فى نهاية الممر ، و(جو - Joe) العجوز يشعل لك المدفأة والمياه الساخنة . عفوًا ، سوف أمضى للرقاد الآن » . حملت خوذتى وتوجهت إلى الممر والغرفة المضاءة ، حيث كان هناك (جو) العجوز - وهو رجل مدنى يقترب من السبعين من عمره ، كان فى خدمة القاعدة قبل الحرب العالمية الثانية - أخذت أتبادل معه حديثًا قصيرًا حول المنطقة ، وعرفت منه أنه أمضى فى عمله حوالى 20 عامًا منذ افتتاح المحطة الجوية .

أخذت حمامًا دفئًا ، وبدأت فى تناول عشائى ، بينما (جو) يحدثنى عن أيام الحرب العالمية الثانية ، وامتلاء القاعدة بالطيارين والفنيين والقاذفات والمقاتلات والقنابل .

كنت أدخن سيجارة وأنا أجول فى أنحاء الغرفة ، بينما كان (جو) يرفع الأطباق . توقفت أمام صورة قديمة فى إطار خشبى عتيق معلقة على الحائط ، وانتابتنى رجفة مفاجئة . كانت الصورة لرجل فى رداء الطيران ، يحملق فى الكاميرا بوجوم وتعبيرات متجهمة عابسة ، ووراءه



لافتة محطة (مينتون) الجوية القديمة ، التى تحولت إلى مخازن للسلاح الجوى البريطانى

شبح طائرة قاذفة من طراز (موسكيتو ـ Mosquito) . وتابعت الحديث متسائلاً :

ـ من هو هذا الطيار يا (جو) ؟! ـ « وأشرت إلى الصورة »

ـ إنه يا سيدى الطيار (جون كافانا ـ John Kavangh) . لقد كان هناك خلال الحرب .

ـ (كافانا) ! « وأخذت أدرس الصورة بإمعان » ..

ـ نعم ياسيدى . لقد كان إيرلنديًا نبيلاً ، وكان رجلاً من مستوى رفيع ـ إن جاز لى أن أقول ذلك ـ فى الحقيقة ياسيدى فإن هذه هى غرفته خلال الحرب .

ـ ولكن أى سرب جوى كان يتبعه (جو) ؟

ـ لا أتذكر يا سيدى رقم السرب ، ولكنه يتكون من قاذفات (باثفايندر ـ Pathfinder ، وموسكيتو) . كانوا طيارين ممتازين ، وكان مستر (جونى) أفضلهم .

لم يكن هناك من شك فى ذلك ، فالحروف السوداء على مقدمة الطائرة فى الصورة كانت للحرفين الأولين

من اسمه « JK » تمامًا كما لمحتها على يمين مقدمة طائرة الإرشاد . والصورة الكلية للموضوع أصبحت الآن أكثر وضوحًا ، لقد كان (جونى) طيارًا بارعًا ، وبعد انتهاء الحرب اشتغل بأعمال تدر عليه أرباحًا كافية لشراء مزرعة أو منزل ريفى . ثم اشترى من سلاح الطيران نفس طائرته (الموسكيتو) القديمة من قبيل التذكار بأيام الحرب . وتصادف عند عودته من رحلة جوية أن عثر علىَّ عندما كنت أرسم فى السماء مثلثات الطوارئ ، فأرشدنى إلى قاعدته القديمة التى يعرفها جيدًا .

لم يخالجنى شك فى أننى سوف أعثر على الرجل ، من خلال (نادى الطيران الملكى ـ Royal Aero Club) الذى يضم جميع الطيارين القدامى خارج الخدمة . بهدوء قلت لـ (جو) وأنا أفكر فى انعكاسات أحداث الليلة :

ـ إنه بالتأكيد طيار بارع !

ـ كان الأفضل يا سيدى . كانت له عينان كالقط ، وكان رفاقه يعتمدون عليه . وأتذكر تلك الأيام عندما كانت

طائرات السرب تعود بعد قصف ألمانيا ، حيث يندفع الطيارون إلى « مقصف » الميس .

- أو لم يكن يتناول مشروبًا ؟

- بالطبع يا سيدى ، ولكنه غالبًا ما يعود إلى طائرته (الموسكيتو) ، ويعيد تزويدها بالوقود ، ويُقلع بها وحده عبر القنال أو بحر الشمال . كان يحاول إرشاد القاذفات المصابة للعودة إلى الوطن .

- يا له من رجل ! « وقلت ذلك وأنا أعنى ما أقول . فحتى وهو فى منتصف العمر الآن فإنه يفعل ذلك بفروسية »

- نعم يا سيدى ، يا له من رجل ! إننى أتذكر تلك الأيام التى كان يصر فيها على الخروج بطائرته لإنقاذ طيار قفز من طائرته المحترقة فى بحر الشمال ، ويقذف إليه بالطوق والمساعدات .

- حسن يا (جو) ، فبالنظر إلى الأمور فإنه ما زال يفعل ذلك .

- لا أعتقد ذلك يا سيدى . لقد خرج مستر (جونى) فى مهمة مساء ليلة الكريسماس 1943 ، تمامًا منذ 14 سنة من هذه الليلة ولم يعد أبدًا ! لقد سقط بطائرته القاذفة فى مكان ما فى بحر الشمال !

أنعمت مساءً يا سيدى ، وليلة سعيدة !



بتصرف مختصر عن كتاب :

Condensed From a Book Titled « The Sheeherd » by Frederiek Forsyth.

published by Bantam Books Jns. , 1976 , London , U.K.



الضابط (ماركس) ـ قائد ثان محطة (مينتون)

وهو يتحدث مع الطيار (فور سايث)

الجامبو .. والبركان الهادر !

بقلم : [أرنولد بورلوج]

انطلقت الطائرة الجديدة من طراز (بوينج ـ 747 Boeing) ، والمسجلة رسميًا باسم (سيتى أوف كالجارى) ـ على اسم المدينة المعروفة فى جنوب غرب كندا ـ (Calgary) ـ من مطار (شيبهول ـ Shiphol) الدولى فى العاصمة الهولندية (أمستردام ـ Amsterdam) ، فى الرحلة الجوية رقم 867 إلى العاصمة اليابانية (طوكيو ـ Tokyo) ، والتى تستغرق حوالى ثمانى ساعات ونصف الساعة .

وهناك أكثر من ممرّ جوى لهذه الرحلة ، إما شمالاً عبر القطب الشمالى ، أو غربًا عبر (الولايات المتحدة) ، أو شمال الأطلنطى عبر (كندا) وهو مسار الرحلة الجوية .

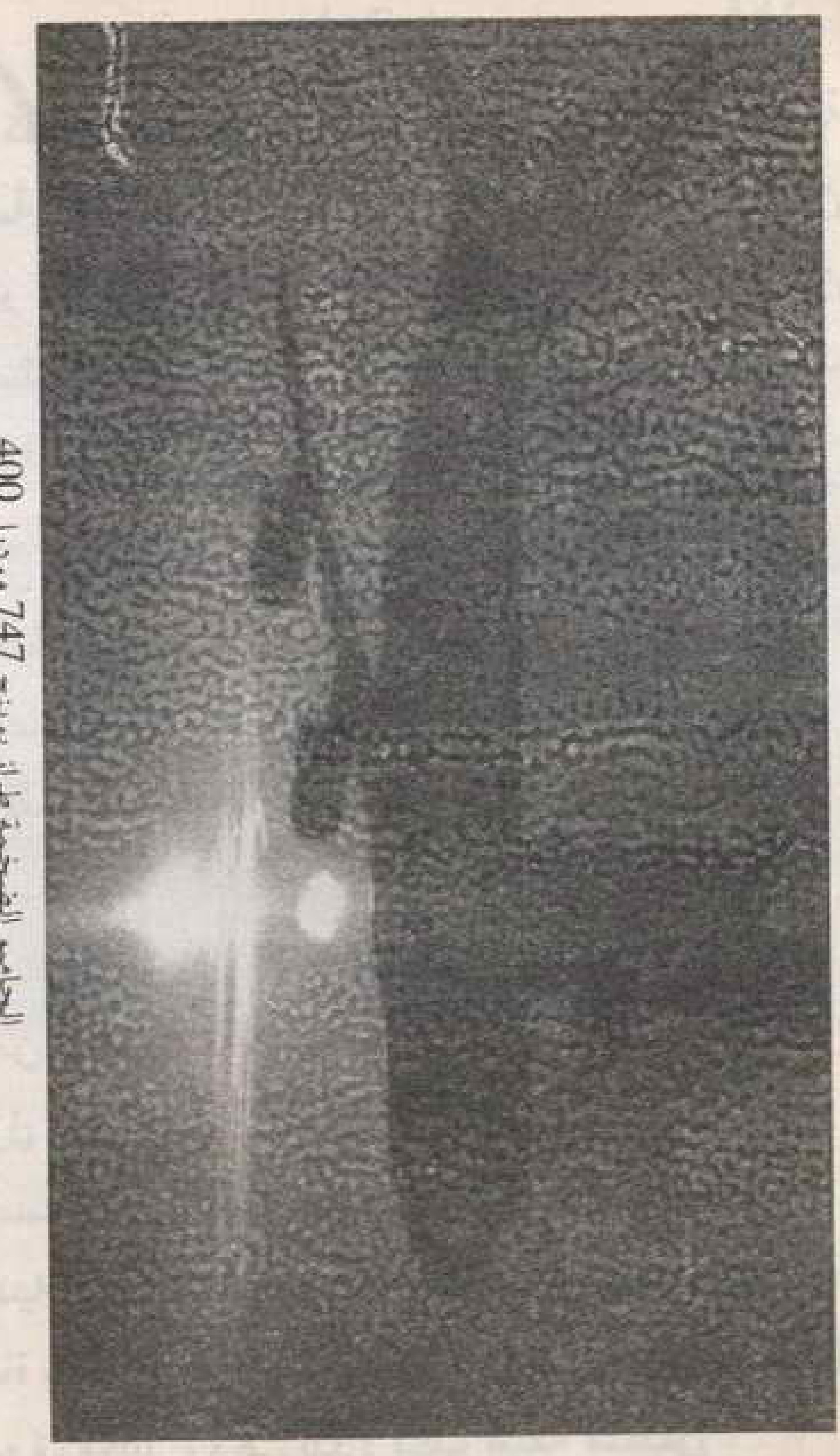
عبرت الطائرة شمال المحيط (الأطلنطى) على ارتفاع 12 ألف متر ، ثم الأراضى (الكندية) ، ودخلت فى حدود ولاية (آلاسكا ـ Alaska) الأمريكية فى أقصى الشمال الغربى القطبى ، حيث من المقرر التوقف واستكمال الرحلة .



مطار (شيبهول) الدولى فى العاصمة الهولندية (أمستردام)

فى كابينة قيادة الطائرة ، التابعة لشركة (الخطوط الجوية الملكيـة الهولنـدية ـ KLM) ، جلس مسـاعد القبطـان (وولتـر فوريوم ـ Walter Furrum) فى المقعـد الأيمـن ـ 26 سنة ـ متوليًا زمام القيادة ، وهو يستعد لإجـراءات الهبوط فى مطار (أنكوراج ـ Anchorage) (بآلاسكا) .

وفى المقعـد الأمـامى الأيسر جلسـت مسـاعد القبطـان (إيما فيشر ـ Emma Fischer) 27 سنة ، وهى منهمكـة فى الاتصال بمركز المراقبة الجوية للمنطقة ، وبرج المراقبـة فى المطار ، استعدادًا للانحدار ثم الهبوط . وتعد (إيما) أول سيدة فى العالم تقود مثل هـذه الطـائرة الضخمـة ، وخاصة الموديل 400 الجديـد ، والـذى يعد الأضخم ممـا أنتج من طائرات الركـاب المدنيـة . بينمـا جلس القبطـان (كـارل فـان ديـر أوليسـت ـ Karl Van Der Oehlest) ـ 51 سـنة ـ فى مقعـد خلفهمـا مباشـرة ، يراقـب أداء مساعديه ، وفى نفـس الوقت ينظر إلـى الغابات الشاسـعة المغطاة بالثلوج ، والطبيعة الرائعة من حوله ، وقمم الجبال المكسوة بالجليد ، وهى تتلألأ تحت أشعة الشمس .



الجامبو الضخمة طراز بوينج 747 موديل 400

أفادت التقارير الجوية أن حالة الطقس ملائمة وتسمح بهبوط طبيعى . وبدأت المضيفات العشر فى تهيئة الركاب البالغ عددهم 231 راكبًا للهبوط ، فتم رفع الأطباق والأكواب والزجاجات المتبقية من وجبة الإفطار ، وجرى تثبيت العربات والأشياء المتحركة . وأخذ كبير المضيفين (جاك نوتبارد ـ Jack Nuttbard) فى التنقل بين طابقى كابينة الركاب ، للتأكد من إجراءات الأمن والسلامة ، وأن جميع الأمتعة محفوظة فى أماكنها ، وليس هناك شىء قابل للتدحرج أو الوقوع عند الهبوط . ثم أعلن فى الميكروفون الداخلى : « نحن نقترب الآن من (أنكوراج) ، فرجاء التكرم بالعودة إلى مقاعدكم وربط الأحزمة » .

كانت الساعة تشير إلى الحادية عشرة والنصف قبيل ظهر يوم 15 ديسمبر 1989 ، حينما سمح برج المراقبة للطائرة بالانحدار والنزول إلى مستوى ارتفاع 7500 متر . كان الجو صافيًا والرؤية حسنة ، وشاهد الطيارون مطار (فيربانكس ـ Fairbanks) الذى يستخدم فى حالات الطوارئ .

كما شاهد الطيارون سحابة رمادية شبيهة بالغيوم الركامية الممطرة ، وأجمعوا على أنه لاشىء غير عادى فى ذلك .

ولكن ما إن اخترقت الطائرة هذه السحابة السوداء فى أثناء انحدارها على ارتفاع 7800 متر ، حتى أطبق عليها ظلام مخيف . وأخذت الشرارات الدقيقة ترتد بكثافة عن الحاجز الزجاجى الأمامى لكابينة القيادة . ففكر القبطان (كارل) للحظة ثم صاح : « إنه رماد ! رماد بركانى أسود » .

كان طاقم الطائرة قد أبلغ فى مطار (شيبهول) قبل الإقلاع ، أن بركان جبل (ريد أوت ـ Red Oat) قد ثار من جديد ، وقد ألقى هذا البركان بحمم هائلة ، وبركام أسود لزج ثقيل لارتفاعات عالية ،حتى إن إدارة الطيران الاتحادية الأمريكية قد حددت مساحة 25 كيلومترًا مربعًا ، وبارتفاع 18 كيلومترًا منطقة محظورة على جميع الطائرات ، ولكن هذه المنطقة بعيدة تمامًا عن مسار الطائرة ، حيث إن البركان يقع على بعد 175 كيلومترًا جنوب غرب مطار (أنكوراج) .

وكان (برايان هان ـ Bryan Hann) ـ مدير مكتب الشركة فى المطار ـ قد أبلغ طاقم الطائرة برسالة لاسلكية أن الركام البركانى قد سقط غرب (أنكوراج) ،

ولكن المطار لن يقفل . ولكن يبدو أن الرياح قد حملت السحابة البركانية السوداء عاليًا نحو الشمال قرب (فيربانكس) ، حيث مسار الطائرة .

لم يكن أمام الطيار المساعد (فوريوم) سوى أن يدير المحركات النفاثة الأربعة بأقصى قوتها ، للارتفاع بأسرع مايمكن فوق السحابة المرعبة السوداء ، وبدأت الطائرة فى الصعود بزاوية ثمانى درجات ، فيما كان (فوريوم) يبحث مذعورًا من النافذة الجانبية عن ضوء النهار . وفى كابينة الركاب كان (فرانز ديسنج ـ Franz Dessing) مدير الصيانة فى الشركة الهولندية فى طريقه إلى (أستراليا) ، فشعر بالزيادة المفاجئة فى السرعة والارتفاع الطارئ ، فنظر من النافذة فلم يشاهد سوى الظلام الكامل ، وكان الهواء من حوله يتحول إلى ضباب خفيف ، لمس شعره ووجنتيه فأحس بوجود غبار ، وكان من الواضح أن هناك شيئًا ما غير عادى .

بعد دقيقتين من دخول الطائرة فى السحابة الرمادية ، أعلن القبطان (كارل) فى الميكروفون الداخلى : « لقد دخلنا فى سحابة من الرماد البركانى . ونحن نحاول الخروج منها بأسرع ما يمكن ! » .

ومرت بضع دقائق أخرى ثم توقفت المحركات النفاثة الأربعة فجأة ويبدو أن الرماد الأسود قد خنق توربينات الدفع الهائلة ، وتراكمت ملايين الذرات من (السيليكا - Silica) على ريش التوربينات ، وغطت الأجزاء الداخلية للمحركات النفاثة بطبقة من الغبار « الزجاجى » السيليكونى Silicon . مما أعطى إشارات خاطئة للأجهزة الإليكترونية بتجاوز المحركات الحد الآمن للحرارة العالية ، فقامت هذه الأجهزة بوقف المحركات بطريقة أوتوماتيكية ، برغم أن حرارة المحركات الحقيقية لم تصل بعد إلى حد الخطورة .

صاح (فوربوم) : « لقد توقفت محركاتنا ! » ، وعلى الفور قالت (إيما فيشر) : « لقد تسلمت القيادة ! » انقطع التيار الكهربائى ، ولكن الجانب الأيسر من أجهزة القياس ظلت مضاءة ، حيث إنها تعمل بطاقة الطوارئ .

ويبدو أن الرماد قد أوقف عمل جهاز (الطيران الآلى - Auto - Pilot) ، وكذلك مبين سرعة الطائرة (بالنسبة للهواء - Airspeed Jndicator) . وفجأة انطلق جهاز للإنذار ، مشيرًا إلى انخفاض سرعة الطائرة إلى 210 كيلومترات فقط فى الساعة ، وإذا انخفضت السرعة عن ذلك فإن الطائرة سوف تنهار وتسقط حتمًا .

وعلى الفور عمدت (إيما فيشر) إلى الانحدار لأسفل بزاوية 10 درجات ، حتى تستعيد الطائرة سرعة أكبر تمكنها من التحليق .

حدث كل ذلك بصورة متلاحقة فى ثوان ، وكان تأثيره كبيرًا على الركاب الذين فوجئوا بانطفاء الأضواء ، وبصعود الطائرة إلى أعلى ثم انحدارها لأسفل ، وأخذ كل منهم يتلمس طريقه إلى مقعده فى الظلام بطول الطائرة الضخمة الذى يبلغ 70 مترًا ، فضلاً عن الطابق الأعلى .

وأصيب طفل يابانى ، حين قذف فى الهواء لدى انعطاف الطائرة الحاد ، واصطدم بالجدران والسقف ، ولكن الأم التقطته قبل أن يسقط على الأرض . وبدأت

كابينتا الركاب العلوية والسفلية بالامتلاء بالرماد اللاذع المتسرب من فتحات التهوية .

كان الجو مخيفًا وينذر بكل الاحتمالات ، ولزم الركاب مقاعدهم وهم يتلفتون من أثر الصدمة ، ولكن لا أثر لصوت المحركات ، ولا لهسيس أجهزة التكييف ، وران صمت مرعب على كابينة الركاب ! وبدأ بعضهم فى الصلاة والدعاء فى سكون .

انطلق جهاز الانذار فى كابينة القيادة ، وظهر على الشاشة الوسطى عبارة : « النار فى مستودع الشحن الأمامى » . فهمَت (إيما فيشر) بتشغيل جهاز الإطفاء ، ولكن القبطان (كارل) منعها من ذلك بناءً على خبرته الطويلة : « من المحتمل جدًا أن يكون هذا رد فعل أحد أجهزة الإنذار من الحريق ، بسبب تأثره بالرماد البركانى . لنضع أقنعة الأكسجين ونحاول تشغيل المحركات ثانية ! »

وأمكن تشغيل جهاز الطوارئ للإضاءة ، مما أدى إلى ارتياح الركاب وبعث الطمأنينة فى نفوسهم . ولكن أنظار الطيارين كانت متجهة إلى أجهزة القياس القليلة التى

مازالت تعمل ، ومن بينها أجهزة (الجيروسكوب الثلاثة ـ Gyroscope) لحفظ التوازن .

وكانت الطائرة تنزلق إلى أسفل بمعدل 587 مترًا فى الدقيقة ، أى حوالى 352 كيلومترًا فى الساعة . وقال القبطان لمساعديه : « عليكما الاحتفاظ بسرعة الانحدار هذه بدون طاقة المحركات ، واحرصا على أن تبقى الطائرة فى الجو أطول وقت ممكن ! » . وأطلق الطيار المساعد (فوريوم) جهاز الاستغاثة اللاسلكى الآلى ، بنداء Sos وهى اختصار لعبارة (أنقذوا أرواحنا ـ Save Our Souls) .

حاول القبطان إعادة تشغيل المحركات ، وفى كل مرة يلتزم بقواعد عملية التشغيل كاملة من أولها ، من غلق الصمامات ، وقطع الوقود ، وتشغيل جهاز الإشعال ، ثم تزويد المحركات بالوقود ببطء ، وفى المحاولة الرابعة همت المحركات بالدوران ، ولكن أجهزة مراقبة حرارة المحركات والتوربينات الدوارة كانت تحبط كل محاولة بطريقة آلية . إذ إن حرارة التوربينات تجاوزت 650 درجة سيلشوس «مئوية» ، كما تشير لوحة المقاييس .

واصلت الطائرة هبوطها حتى مستوى 5100 متر ،وأصبح هناك خطر آخر يتهددها ، ويتمثل فى سلسلة من الجبال تعلو قممها أكثر من ثلاثة آلاف متر ، وشاهد (فوريوم) فجأة ضوءًا خافتًا فى الظلام ، فقال (لإيما فيشر) : « إذا وجهت الطائرة ناحية اليمين ، فيمكننا أن نحصل على هواء نقى ، ونرى ماذا يمكن أن يحدث ! » . وعلى الفور وجهت (إيما) الطائرة إلى الهواء الطلق ، مبتعدين عن السحابة البركانية ، وسرعان ما نزعوا كمامات الأكسجين .

فى الساعة الثانية عشرة ظهرًا إلاَّ سبع دقائق ، قام القبطان كارل بالمحاولة الثامنة ، وتمكن من تشغيل المحركين النفاثين فى الجناح الأيسر . ويبدو أن اندفاع الهواء النقى نفض الغبار البركانى عن ريش التوربينات والأجزاء الداخلية للمحركات ، فعادت للعمل مرة أخرى . وبعد دقائق تمكن القبطان من تشغيل محركى الجناح الأيمن ، وبدأت الطائرة تحلق بثبات . ولو استمرت فى الهبوط دقيقتين أخريين ، لواجهت موقفًا عصيبًا بين قمم الجبال ! ودخل كابينة القيادة كبير المضيفين (جاك نوتبارد) وقال

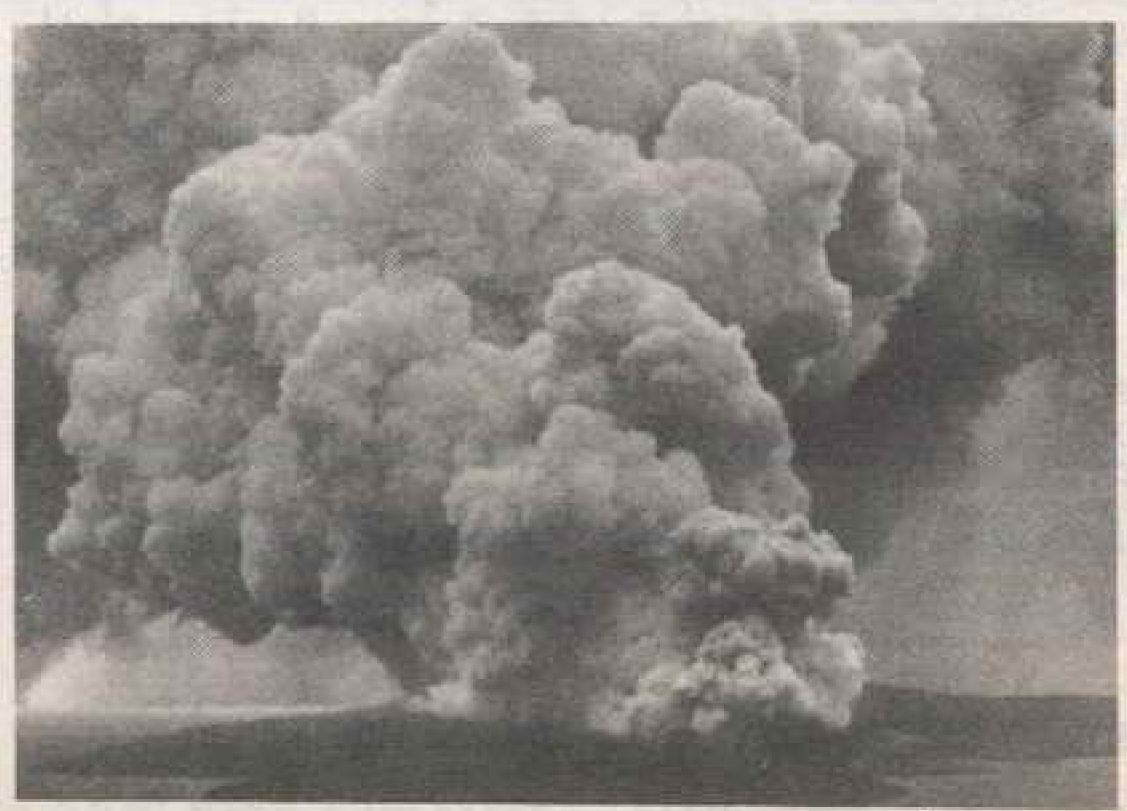
إن الركاب جميعهم بخير ، فقال له القبطان : « أخبرهم أننا سوف نهبط بعد 20 دقيقة ، وأن الهبوط سيكون عاديًا » .

جلس القبطان (كارل) فى مقعد (إيما) ، لتولى عملية الهبوط بنفسه ، طبقًا لنظام الشركة الهولندية ، وكان القليل من الأجهزة الضرورية تعمل بطريقة صحيحة . وكان لابد له أن يعرف السرعة الحقيقية للطائرة T.A.S الضرورية للهبوط . وظهر على إحدى الشاشات سرعة الطائرة بالنسبة للأرض « Ground - S peed » ، فسأل برج المراقبة عن سرعة الرياح ، وبذلك أمكنه معرفة السرعة الحقيقية . كانت الطائرة على بعد 15 كيلومترًا من الممر رقم 6 فى المطار ، ولكن الرؤية كانت مستحيلة عبر الزجاج الأمامى للكابينة ، فكان على القبطان إلقاء نظرة جانبية لمعرفة مستوى الأرض .

وهبطت الجامبو العملاقة بطريقة عادية تمامًا ، وسط صفوف من سيارات الإسعاف والإطفاء والطوارئ ، وبدت فى عيون الركاب صلاة شكر صامتة ، وحُمل الطفل اليابانى إلى مستشفى (أنكوراج) لفحصه .

وفى المساء تلقى طاقم الطائرة رسالة تهنئة من

وزيرة النقل الهولندية (هانجا ـ هاى ـ فيجن ـ - Hanga Mai - Feggen) ، وأخرى من رئيس اتحاد الطيارين الهولنديين (بينو باكستين ـ Benoit Bakstin) ، وذلك على المهارة التى أظهروها فى الحالات الطارئة ، والتدريب الرفيع ، والاختيار الممتاز للفريق الموحد .



بتصرف عن المصدر :

Reeder`s Digest Magazine , by Arnold Borlaug .
June 1995 ,
New York , N.y. , U.S.A

فهرس

رقم الإيداع : ٩٨٦٨



يقدم هذا الكتاب وقائع حقيقية وأحداثًا حدثت بالفعل من واقع الحياة ، تشكل مأزقًا واقعيًا يندر حدوثه أو حادثًا غريبًا ليس له أى تفسير على الإطلاق .. أو تجربة إنسانية حية تضاف إلى تصرفات الأقدار المتراكمة ...

وقائع هى ملح الحياة وثمرة التجارب ، وحصيلة العمر ، تكشف بتلقائية شديدة عن معدن الإنسان وأصالته ، وتبلور الحكمة الكامنة فى مجابهة المصاعب والشدائد ، وتلقى الضوء على القوة الكامنة الهائلة داخل كل إنسان ، المستمدة من قوة الإيمان والوعى الكامل بالوجود ، ودوره فى الحياة ، ومدى تمسكه بالمُثل والقيم والفطرة السليمة ؛ حتى يصبح إنسانًا عظيمًا بحق ، فليس هناك طريق مختصر غير ذلك .

٢٠٠ مـ

الثمن فى مصر ٢٠٠
ومايعادله بالدولار الامريكى
فى سائر الدول العربية والعالم





وقائع حقيقية
وأحداث غريبة
ليس لها أى تفسير على الإطلاق

